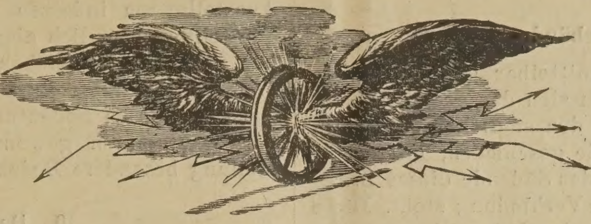


Nr. 50. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 1. Juli 1893.

Inhalt:

Die Columbische Weltausstellung in Chicago.

(Fortsetzung aus Nr. 46.)

8. Das Gebäude für Bergbau und Hüttenwesen.

Das Gebäude bot nach seiner Lage dem Architekten weniger Gelegenheit zur Entfaltung seiner Kunst, als die Mehrzahl der übrigen besprochenen Bauwerke. Seine Langseiten sind durch das Elektrizitäts- und das Transportgebäude maskirt, während an der südlichen Schmalseite der grosse Bahnhof störend daneben tritt. Die architektonische Durchbildung ist in Anlehnung an die Formen der Italienischen Frührenaissance erfolgt, wobei auf die äussere Erscheinung der Nachbargebäude die gebührende Rücksicht genommen ist.

Der Grundriss des 213,5 m langen und 106,8 m breiten Gebäudes ist ein schlichtes Rechteck. Auf allen vier Seiten befinden sich Eingänge, von denen die an den Schmalseiten kräftiger betont sind. Diese Haupteingänge sind mit allegorischen Bildnereien, die auf den Bergbau und die verwandten Zweige der Technik Bezug haben, reich geschmückt. An den vier Gebäudeecken befinden sich Pavillons mit niedrigen Kuppeln, die, in der Flucht der Eingangsportale liegend, mit diesen ringsherum durch zweistöckige galerieartige Langbauten verbunden sind. Der von diesen Langbauten eingeschlossene Rechteckraum ist überspannt durch ein eisernes Satteldach von 70 m Gesammtspannweite, dessen gegliederte Binder in 17,5 m Abstand von den Traufkanten nochmals durch Pfeiler unterstützt sind. Diese Anordnung ermöglichte, die Binder nach Art der Kragträger bereits in 7 m Abstand beiderseits der Scheitellinie des Daches aufhören zu lassen und über den freien Enden ein sattelartig nach oben hervortretendes Oberlicht zu errichten. Im ganzen sind 9 Binder vorhanden, deren Abstand 19,6 m beträgt. Dieser Abstand ist deshalb so gross angenommen, um das Innere des Gebäudes möglichst wenig durch Pfeiler zu behindern. Die Gesammthöhe des Daches beträgt 30 m. Das zweistöckige Gebäude, welches den überdachten Innenraum rings umgibt, hat 18,3 m Tiefe und ist dreischiffig angelegt. Das 6,1 m breite Mittelschiff ist hoch herausgehoben; die Seitenschiffe lehnen sich pultartig an dasselbe an. Im Erdgeschoss liegen geräumige Flure, Restaurants, Toilettenräume usw. Breite bequeme Treppen führen zu den oberen Galerien, die von aussen durch grosse Fenster erleuchtet sind. Neben den beiden Haupteingängen befinden sich im Erdgeschoss, bis an die Eckpavillons heranreichend, offene Arkaden, im Obergeschoss 70 m lange und 7,6 m tiefe Promenaden, die eine gute Aussicht auf die Lagune und die davon eingeschlossene Insel im Norden und den grossen freien

Platz der Ausstellung im Süden gewähren. Von den Promenaden führen zahlreiche Thüren in das Innere des Gebäudes.

Die Fundamente des Gebäudes sind in der üblichen Weise aus Holz hergestellt. Das Aeussere besteht, wie bei den übrigen Gebäuden, aus Holz.

9. Das Ackerbaugebäude.

Das Ackerbaugebäude liegt unmittelbar gegenüber dem Industriepalast; beide lassen zwischen sich das grosse Bassin. Auf der westlichen Seite ist es durch den südlichen Seitenarm dieses Bassins von der Maschinenhalle geschieden, mit der es indessen andererseits durch eine um das Südende dieses Stichkanals herumgeführte Säulengalerie in Verbindung steht. Diese südlichen Gebäude bilden ein ausserordentlich wirkungsvolles Architekturbild, welches auch in der alten Welt seines Gleichen zu suchen hat.

Das Ackerbaugebäude hat keine sehr bedeutende Höhe; das Kranzgesims liegt nur 20 m über dem Erdboden. Der Grundriss ist so gross wie der des Maschinengebäudes; die Länge beträgt 244 m, die Breite 152,5 m. An der Südseite befindet sich ein Anbau von 152,5 × 100 m Grundfläche. Hierdurch und durch die sonstige Lage des Gebäudes war die Richtschnur für die architektonische Durchbildung des Aeusseren gegeben. Auf der Nordseite befindet sich der Haupteingang, charakterisirt als eine grosse Rotunde, die mit einer Kuppel überspannt ist. An den vier Ecken befinden sich wieder geräumige Pavillons. Auch diese haben niedrige Kuppeln erhalten. Alle diese Theile fallen in den Raum des Grundrisses hinein, der ein schlichtes Rechteck bildet; nur auf der Nordseite ist vor die Rotunde ein giebelartiger Vorbau gestellt.

Die Umfangswände des Gebäudes sind zwischen den Eckpavillons durch Wandpfeiler gegliedert, die von figürlichen Gruppen gekrönt sind. Durch die Pfeilervorlagen ergeben sich Wandfelder, deren jedes mit drei Rundbogenöffnungen und Pfeilerstellungen gefüllt ist. Die in den Gebäudeachsen liegenden Felder — abgesehen von der den Haupteingang darstellenden Rotunde — sind besonders hervorgehoben und mit giebelartiger Vordachung versehen. In der Rotunde liegen, innerhalb Rundbogenöffnungen, die zwischen Gruppen korinthischer Säulenpaare liegen, die Eingänge zum Innern des Gebäudes. In der Mitte der Rotunde ist eine Statue der Ceres aufgestellt.

Der Grundriss des Gebäudes ist in dem in den beiden Achsenrichtungen liegenden Theile überspannt von zwei — einander rechtwinklig kreuzenden — Satteldächern von 29 m Weite, auf deren Firsten Oberlichter entlang geführt sind. An diese Satteldächer, unter denen der Raum völlig frei gelassen ist, lehnen sich 8,7 m weit gespannte Pultdächer beiderseitig an. Die Rotunde nimmt im Grundriss einen Theil dieser Dachanlagen ein; entsprechend der Weite des Hauptdaches hat sie 30,5 m Durchmesser. Hinter den Umfassungswänden ziehen sich von Pavillon zu Pavillon, nur von der Rotunde unterbrochen, mit Satteldächern überspannte Gebäudetheile entlang; die Ueberdachung des ganzen übrigen Raumes ist in einer wenig glücklichen Weise in kleine Satteldächer verzettelt. Der innere Raum ist auf diese Weise mit zahlreichen Pfeilern durchsetzt und lässt die auch im Interesse der Aussteller wünschenswerthe Einheitlichkeit und die ruhige Würde, welche die übrigen Gebäude auch innen zeigen, vermissen. Das Innere steht somit zu der wirkungsvollen äusseren Erscheinung nicht in glücklichem Einklang.

Der innere Raum des Gebäudes ist nicht vollständig für Ausstellungszwecke bestimmt. Einzelne Abschnitte sind für die Abhaltung landwirthschaftlicher Kongresse reservirt. Ausser einem Versammlungsraum sind Räumlichkeiten für den Ausschuss und für Auskunftszwecke vorgesehen.

Die Ueberdachung des Gebäudes wird von Bindersystemen aller Art getragen, die aus Holz und Eisen zusammengesetzt sind. Die Sparren, Oberlichter usw. bestehen ganz aus Holz. Die Fussböden und Galerien ruhen auf gegliederten Trägern verschiedener Art. Im übrigen hat man für die Umfangswände und die Rotunde vom Holz ausgiebigen Gebrauch gemacht.

Zur landwirthschaftlichen Ausstellung stehen die Molkerei und die Viehausstellung in engen Beziehungen. Man hat diese Ausstellungen indessen von der landwirthschaftlichen Hauptausstellung räumlich abgetrennt. Südlich vom Hauptgebäude hat man für die Viehausstellung lange Reihen von Schuppen errichtet, die alles in allem 2400 ha Flächenraum umfassen. Bei der grossen Bedeutung, welche Chicago für die Viehzucht der Weststaaten gewonnen hat, ist diesem Theil der Ausstellung besondere Bedeutung beizumessen.

10. Das Verkehrsgebäude.

Zum ersten Mal in der Geschichte der Ausstellungen wird dem Verkehrswesen ein eigener Palast errichtet. Der Grund, diesem Gegenstand eine so hervorragende Bedeutung beizumessen, liegt angesichts der Amerikanischen Verhältnisse auf der Hand. In keinem Lande ist der Verkehr der langen Strecken so entwickelt, wie in Amerika, wo Entfernungen, die man in Europa nur nach hunderten von Kilometern misst, nach tausenden von Kilometern zählen. Die Entfernung von Newyork nach San Francisco beträgt etwa 5000 km. Die Entwickelung des Gütertransportwesens hat eine noch grössere Bedeutung als die des Personenverkehrs. Im Verkehrswesen der kurzen Strecken, des „Schnellverkehrs“ der Städte hat Amerika gleichfalls erstaunliches geleistet und der Schiffsverkehr auf den grossen Seen hat eine früher ungeahnte Entwickelung genommen. Der Kanalverkehr ist gleichfalls rege entwickelt, wenn auch im Verkehr des offenen Meeres Amerika hinter anderen Nationen mehr oder weniger zurücksteht.

Das Verkehrsgebäude steht am westlichen Rande der Lagune, etwas hinter die Front der drei grossen, nördlich vom Verwaltungsgebäude gelegenen Ausstellungspaläste zurückgeschoben. Seine Länge beträgt 292,8 m, seine Breite 76,3 m, sein Flächenraum 223,4 a. An der westlichen Seite hat es einen grossen Anbau von 364 a Grundfläche, der aus einer Reihe nebeneinander liegender einstöckiger Gebäude besteht, deren jedes 19,5 m weit ist. Im ganzen sind für die Zwecke der Verkehrsausstellung 728 a überdachte Fläche vorhanden. In den Anbauten sind in je 4,9 m Entfernung zahlreiche Geleise in westöstlicher Richtung angelegt, auf denen ganze Eisenbahnzüge mit ihren Lokomotiven aufgestellt werden können.

Das Aeussere des Gebäudes ist weit einfacher gehalten, als die bisher beschriebenen Paläste. Gleichwohl macht es einen sehr ansprechenden Eindruck. Dem Architekt hat bei seinem Entwurf die Romanische Bauweise vorgeschwebt. Der Haupteingang des Gebäudes stellt einen weitgespannten Rundbogen dar, der in einzelne Rippen aufgelöst ist, die eine nach der Tiefe sich allmählich verjüngende Nische darstellen. Das Portal ist durch Reliefs und Malereien reich verziert. Die ausgiebige Verwendung von Gold hat diesem Eingang die Bezeichnung des „Goldenen Thors“ verschafft. Die Architektur der Umfangswände, welche mit der des Portals im Einklang steht, ist schlicht und ruhig. Die Wände sind von breiten Rundbogenöffnungen durchbrochen, die getheilt sind von einem Architrav, der auf zwei Säulen ruht. Ausser dem Haupteingang sind noch eine Anzahl von kleineren Nebeneingängen vorhanden, mit denen Terrassen, Ruhesitze, Trinkbrunnen und Statuen verbunden sind.

Das Innere des Gebäudes enthält ein 30,5 m breites Mittelschiff mit zwei Seitenschiffen, die auch an den Kopfseiten des Gebäudes herumgeführt sind. Diese haben 24 m Lichtweite. Das Walmdach des Mittelschiffes ist hoch herausgehoben und trägt in der Mitte einen Romanischen Aussichtsthurm von nicht sehr grossen Abmessungen, zu dem 8 Aufzüge — gleichzeitig ein Ausstellungsobjekt — hinaufführen. Die Firsthöhe der durch ein rings herumlaufendes Satteldach überspannten Seitenschiffe beträgt wenig mehr als die Hälfte von der des Mittelschiffes, wodurch am letzteren der obere Theil der Umfassungs-

wände — über die Hälfte — frei gelassen wird. Der Innenraum erhält durch in den Umfassungswänden angebrachte Fenster reichliches Licht. Er hat im übrigen etwas schwere Verhältnisse und machte daher keinen sehr freundlichen Eindruck. In den Seitenschiffen ist in 8,5 m Höhe über der Erde ein Geschossboden rings herum geführt. Dieser enthält 20 quadratische Durchbrechungen von 6,75 m Breite, welche Licht in das Untergeschoss lassen, eine sehr nothwendige Vorsicht, die freilich immer noch nicht eine völlig ausreichende Beleuchtung der Ausstellungsgegenstände in dem unteren Geschoss sicherstellt. In der Mitte des Gebäudes ist um die Aufzüge herum noch eine Brücke zur Verbindung der Seitenschiffe angelegt.

Das Dachwerk des Gebäudes enthält viel hölzerne Konstruktionstheile. Die Dreieckbinder, welche 9,76 m von einander entfernt sind, haben geraden Untergurt. Dieser wie der Obergurt sind aus mehreren Holztheilen zusammengesetzt.

11. Das Gebäude der schönen Künste.

Der Kunstpalast liegt am nördlichen Ende der vom See abgezweigten Wasserflächen der Ausstellung. Das Gebäude ist in antiken Formen jonischen Stils ausgeführt und zeigt in seinem ganzen Aufbau eine äusserst wohlthuende Harmonie, die berechtigt, das Bauwerk den schönsten der Ausstellung beizuzählen.

Ausser dem Hauptgebäude sind noch zwei von diesem getrennt liegende, aber durch Wandelgänge damit verbundene Nebengebäude errichtet worden, da sich das Hauptgebäude als zu klein erwies. Der Grundriss des letzteren misst 152,5 × 97,6 m. Es enthält vier 18,3 m weite Lichthöfe, welche in den vier Flügeln eines Längs- und Querschiffes liegen, die das Gebäude in einen Theil von kreuzförmigem Grundriss und vier Eckbautheile gliedern. An den Seiten dieser Höfe ziehen sich 6,1 m breite Galerien entlang. Jedes der beiden Schiffe hat hiernach 30,5 m Weite. Sie sind 21,4 m hoch. Ueber der Vierung erhebt sich eine 22 m weite Kuppel, deren höchster Punkt, der 38 m über dem Boden liegt, eine beschwingte Figur trägt. Sowohl das Längsschiff als auch das Querschiff treten aus den Umfangswänden des Gebäudes etwas hervor. Die Vorsprünge sind als Portikus ausgebildet. Zu diesen Vorsprüngen führen breite Freitreppen empor. Jeder der vier Eck-Gebäudetheile, welche erheblich niedriger sind als die beiden Schiffe, enthält 9 Räume. Davon liegt einer in der als Pavillon betonten Ecke. An den beiden freiliegenden Seiten dieser Gebäudetheile sind Kolonnaden herumgeführt, deren um 2,5 m zurückliegenden hinteren Wandflächen mit Wandgemälden geschmückt sind.

Die oben angeführten vier Höfe mit den daneben liegenden Galerien bilden die Gemäldeausstellung der Vereinigten Staaten, Deutschlands, Englands und Frankreichs. Im Obergeschoss, 7,3 m über dem Boden des Erdgeschosses, sind Galerien gleicher Art vorhanden, die über den Höfen Lichträume frei lassen. Die Hauptdurchgänge zu ebener Erde sind zum grössten Theil für Skulpturen bestimmt, während auf den Wänden Gemälde und Reliefs angebracht sind. Die beiden Annexbauten, welche in ihrer äusseren Erscheinung mit dem Hauptgebäude in vollkommener Harmonie stehen, im übrigen aber in der Erscheinung gebührend zurücktreten, enthalten Gemäldesammlungen. Der Reiz der Gebäude wird durch die Nähe des Wassers nicht unwesentlich erhöht. Vor der Wasserfläche ist eine mit Balustraden versehene Terrasse angelegt, von der eine breite Treppe ans Wasser führt.

Bei einem Gebäude, welches Kunstwerke von theilweise unersetzlichem Werthe enthält, war auch auf Feuersicherheit mehr Bedacht zu nehmen, als bei den sonstigen Bauten üblich war. Man hat möglichst vermieden, dass Holzwerk in äussere Flächen tritt. Das Gerippe der Fassadenflächen besteht freilich aus Holz; dieses ist aber derart mit Cement umkleidet, dass kaum eine Gefahr befürchtet wird. Die Hauptwände bestehen aus Ziegeln; das Dach, die Galerien und die Kuppel bestehen aus Stahl, der Fussboden ist aus Ziegelkappen gebildet, die zwischen stählernen Trägern gewölbt sind.

12. Das Gartenbaugebäude.

Das Gebäude, dessen Länge 305 m und dessen mittlere Breite 76,3 m beträgt — die grösste Breite beläuft sich auf 87,2 m —, hat eine hübsche Lage westlich der Lagune erhalten; die Hauptfront ist nach der „bewaldeten Insel“ gerichtet. Das Gebäude ist gekennzeichnet durch eine riesige Kuppel von 57 m lichtem Durchmesser und 34,5 m Höhe, die auf einer viereckigen Grundfläche ruht, zu der das Hauptportal unmittelbar führt. Die flache Ueberdachung der die Kuppel umgebenden Theile des viereckigen Raumes lehnt sich gegen die Kuppel; auf die frontseitigen Zwickel sind kleinere Flachkuppeln aufgesetzt, unter denen Wendeltreppen liegen. An der Rückseite des Kuppelraumes ist eine nach beiden Seiten sich erstreckende 15,5 m weite Glasgalerie entlang geführt, die rechts und links auf Quergebäude stösst, welche vom Mittelbau 83 m entfernt sind. Diese beiden Quergebäude, deren jedes 76,5 × 36 m Grundfläche hat, sind noch weiterhin durch zwei fernere 24 m weite Galerien mit dem Mittelbau verbunden, derart, dass zwischen den an der Rückseite entlang geführten und den vorderen Galerien geräumige offene Ausstellungshöfe entstehen. Die Aussenflächen des Gebäudes sind zum grossen Theil verglast; die mittleren Theile des Portals haben ein massives Aussehen erhalten. Unter der grossen Kuppel finden Palmen, Bambus, Baumfarne, Kakteen, Eukalyptus und andere subtropische Gewächse Raum. Allein, um diesen grossen Kuppelraum zu heizen, sind 16 km 4 cm weite Röhren angelegt worden. Ein grosser Theil der Ausstellung ist für die Veranschaulichung der Orangenkultur von Florida und Kalifornien in Aussicht genommen. In den Quergebäuden werden zu ebener Erde Obstarten, Sämereien und Gartengeräthe gezeigt. Die Quergebäude sind zweistöckig, während die Verbindungsgalerien einstöckig sind. In 7,6 m Höhe sind in diesen Quergebäuden rings herumlaufende breite Galerien im Innern angeordnet. Der grösste Theil derselben ist zu Cafés und Restaurants hergerichtet. An drei Seiten der Quergebäude sind im zweiten Stockwerk offene Galerien herumgeführt, die hübsche Aussichten bieten.

Die Kuppel und die Galerien auf der einen Seite sind ganz aus Glas und Eisen hergestellt. Die Kuppel hat 20 Rippen, die bis zu einer Höhe von 7 m lothrecht, dann aber nahezu im Halbkreis gebogen sind und oben mit einem Ringe vernietet sind. Ringförmige Sparren und Windstreben geben dem Ganzen den erforderlichen Halt.

13. Das Fischereigebäude.

Das reizvolle Gebäude liegt an der Nordseite der nördlichen Einfahrt vom Michigansee in die Lagune, unweit des nördlichen Endpunktes der Ausstellungsbahn und gegenüber dem Gebäude der Regierung der Vereinigten Staaten. Das eigentliche Gebäude ist 122 m lang und 49 m breit; durch die Vorbauten wird indessen die Breite auf 61 m vermehrt. Ausser dem Hauptgebäude sind noch zwei Nebenbauten vorhanden, die, ähnlich wie beim Kunstgebäude, mit dem Hauptbau durch Arkaden zusammenhängen.

Das Hauptgebäude enthält die allgemeine Fischereiausstellung; die Mitte nimmt ein grosser Wasserbehälter ein, der alle Arten Fische enthält. Rings herum, zum Theil auf oberen Galerien, werden die allgemeinen Gegenstände ausgestellt. Eines der Nebengebäude wird dem Angelsport geweiht; das andere dient als Aquarium, welches zum Theil unterirdisch angelegt wird.

Die Architektur des Gebäudes hat den Charakter der Spanischen Romantik; das Ganze ist ein sehr geschickter und glücklicher Wurf. Die an den beiden Langseiten des Hauptgebäudes hervortretenden 24 m breiten Vestibule werden von runden Thürmen, die 7 m Durchmesser und 18,6 m Höhe haben, flankirt. Im Innern derselben sind Wendeltreppen, die zu den pyramidenförmigen Dächern emporführen. In der Achse

der Vestibule mitten über dem Gebäude erhebt sich eine mächtige kegelförmige Kuppel von 24,4 m Durchmesser, die bis zur Laterne 46,5 m Höhe hat. Vier kleine Thürme sind am Umfang der Kuppel angeordnet.

Das Dach des Hauptbaues ist abgewalmt und der mittlere Theil als besonderes Walmdach herausgehoben. Hierdurch wurde für den mittleren Theil die Anordnung von Fenstern möglich. Das Walmdach setzt sich gegen den Unterbau der mittleren Kuppel; ebenso die Vordachung, welche in der Richtung der Verbindungslinie der beiden Eingänge verläuft.

Die Nebenbauten bilden Rotunden mit pyramidenförmigen Dächern, deren mittlere Theile, auf einem Durchmesser von 18,3 m, bis zu 21,6 m Höhe herausgehoben sind. Um diese legen sich die tiefer liegen bleibenden Theile, welche 11,3 m Weite und 10 m Höhe haben.

Ebenso, wie das Aeussere des Gebäudes in architektonischer Hinsicht zu dem Bestgelungenen gehört, was die Ausstellung bietet, ist auch die konstruktive Durchbildung des Baugerippes mit grossem Geschick durchgeführt.

14. Das Frauengebäude.

Das Gebäude ist der unmittelbare Nachbar des Gartenbaugebäudes, an dessen nördlichem Ende es bei der Lagune liegt. Die Grösse des Gebäudes beträgt 122 × 61 m. Es ist in strengeren Formen gehalten, als die übrigen Gebäude.

Das Gebäude hat den Charakter der Italienischen Renaissance. Es besteht aus zwei Quergebäuden an jedem Ende, die verbunden sind durch einen Langbau, aus dem in der Mitte giebelartige Vorbauten, in denen die Zugänge liegen, bis in die Flucht der Quergebäude vortreten. Zwischen beiden ziehen sich Arkadengalerien entlang. Der Haupteingang liegt nach der Lagune gekehrt und wird von dieser mittelst einer breiten Treppe erreicht.

Der Entwurf des Gebäudes rührt von Miss Sophia S. Hayden her. Ueber die Entstehung des Entwurfs heisst es im „Engineering“: „Es wurden von Frauen Entwürfe für den Bau eingefordert, aber dem Ergebniss sah man mit etwas unbestimmten Erwartungen entgegen. Frauenleistungen in dieser Kunst waren nicht bekannt und der Vorsitzende des Direktoriums fühlte seinen Muth sinken, als man ihn aufforderte, an der Prüfung der Entwürfe theilzunehmen, deren 13 eingingen. Einige waren kläglich, andere dagegen ausgezeichnet, und die Schwierigkeit, die besten auszuwählen, war nicht gering. Drei Entwürfe wurden prämiirt und man stellte die interessante Thatsache fest, dass alle Entwürfe Arbeiten von jungen Mädchen im Alter von 20—29 Jahren waren. Miss Sophia Hayden von Boston erhielt den ersten Preis und wurde sofort ersucht, nach Chicago zu kommen, um den Entwurf weiter auszuarbeiten.“

Die Leistungen der Frauen auf verschiedenen Gebieten, wie dem der Malerei, sind nur zum geringen Theil im Frauengebäude zu finden; sie sind denen der Männerwelt beigesellt. Daraus folgt, dass das Frauengebäude verhältnissmässig bescheidene Abmessungen erhalten konnte. Mrs. Potter Palmer, welche im Interesse der Frauenausstellung Europa mehrere Male bereist hat, hat jedoch diese Ausstellung geschickt einzurichten gewusst. Kindererziehung und Krankenpflege und andere Gebiete werden ausschliesslich im Frauengebäude vorgeführt. Mrs. Potter Palmer sagt folgendes:

„Besonders grosser Werth wird auf die Vorführung von Gegenständen gelegt, die sich auf das Hauswesen, die Krankenpflege, Erziehung und Dinge der Menschenliebe beziehen, da die Frauen in solchen Sachen am tiefsten interessirt sind und durch ihre Ausstellung am beredtesten, nachhaltigsten und nützlichsten wirken können. . . . . Das Frauengebäude wird auch ein Musterhospital mit Aerztinnen und geschulten Ammen aufweisen; damit wird in Verbindung stehen eine Abtheilung für die Behandlung von Fällen leichter Unpässlichkeit und von Unfällen, wie sie sich bei grossen Volksansammlungen zu ereignen pflegen. Der Generaldirektor hat dieser Abtheilung die Erlaubniss gegeben, in dem Hauptgebäude der Ausstellung Zweigstellen zu errichten. . . . .“

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Berichtigung. In den auf S. 410 der Nr. 43 d. Ztg. abgedruckten Mittheilungen über die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken muss es nicht Schrambach-Kerndorf, sondern Schrambach-Kernhof heissen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1706 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend den Antrag der Prignitzer Eisenbahn auf Anwendung der Vereinseinrichtungen in deren Verkehr mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 1754 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 1774 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Berichte über die Beantwortungen wichtiger technischer Fragen (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 1776 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 1801 vom 17. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der Ungarischen Staatsbahn), betreffend Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen (abgesandt am 29. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Landtage und die Eisenbahnen.

Die abgelaufene Landtagssession ist in Bezug auf die Entwickelung des Lokalbahnwesens wesentlich fruchtbarer gewesen, als viele ihrer Vorgänger; gar manche Anordnung von nicht geringem dauernden Werthe wurde auf dem erwähnten Gebiete geschaffen. Der in Nr. 40 S. 377 d. Ztg. abgedruckten Zusammenstellung der in den abgelaufenen Landtagssessionen behandelten Eisenbahnfragen ist noch folgendes nachzutragen:

Dem im Niederösterreichischen Landtage zur Berathung gelangten Berichte des Landesausschusses über den gegenwärtigen Stand des Lokal-Eisenbahnwesens in Niederösterreich ist nachstehendes zu entnehmen:

Von den in der letzten Zeit projektirten Lokalbahnen ist lediglich die Linie Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya fertiggestellt worden. Bezüglich der Ybbsthalbahn wurde die Trassenrevision vorgenommen. Projektirt sind ferner Lokalbahnen von Mährisch-Budwitz nach Jamnitz und von Göpfritz nach Grossau, ferner von Grammat-Neusiedl nach Klausen-Leopoldsdorf und Rekawinkl und von Melk nach Schwarzenau, endlich mehrere Lokalbahnen, welchen der Landesausschuss nicht zustimmt. Der Bericht bespricht in eingehender Weise die verschiedenen Lokal-Eisenbahngesetze, welche in den einzelnen Kronländern bestehen, namentlich die bezüglichen Gesetze in Steiermark und Böhmen, sowie das Gesetz über die Galizischen Lokalbahnen. Niederösterreich stehe bereits auf einer immerhin anerkennenswerthen Stufe der Entwickelung, indem es verhältnissmässig zahlreiche Lokalbahnen besitze und mit einem reich verzweigten Strassennetze versehen sei. Dieses Strassennetz werde jedoch erst dann seine volle segensreiche Bedeutung erlangen, wenn sich ihm ein rationell angelegtes System von Lokaleisenbahnen organisch angliedere. In dieser Richtung bleibe aber in Niederösterreich noch Manches zu thun übrig. Der Landesausschuss glaubt aber dessenungeachtet sich vorläufig mit dieser allgemeinen Darstellung begnügen und im gegenwärtigen Zeitpunkte keine speziellen Anträge für das Land Niederösterreich stellen zu sollen; mit Rücksicht auf die Aktion, welche das Abgeordnetenhaus in der Frage der Lokalbahnen eingeleitet hat, sei erst abzuwarten, zu welchen Maassnahmen die Regierung und das Abgeordnetenhaus sich veranlasst finden werden, bevor an eine weitere Behandlung in dieser Frage bezüglich Niederösterreichs herangetreten werden kann.

Der Galizische Landtag hat den vom Landesausschusse eingebrachten Gesetzentwurf, betreffend die För-

derung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung, angenommen. Der Inhalt dieses Gesetzentwurfes ist jenem des in Böhmen bereits in Wirksamkeit stehenden Landes-Eisenbahngesetzes analog. Infolge dessen wurde eine neue Abtheilung der Galizischen Landesbank zur Förderung des Lokalbahnwesens mit der Bestimmung beschlossen, dass das Land die Erfüllung der aus der Emission von Eisenbahnobligationen bis zur Höhe von 15 Millionen Gulden Nominalwerth resultirenden Verpflichtungen der Landesbank zu garantiren habe. Für die regelmässige Auszahlung der Zinsen und die Kapitalsamortisation wird in erster Reihe die Landesbank einzustehen haben, und zwar mit den Forderungen aus dem Eisenbahndarlehen, mit für diese Darlehen zu bildenden Reservefonds und mit dem übrigen ganzen Vermögen. Erst wenn diese Fonds zur Erfüllung der erwähnten Verbindlichkeiten nicht ausreichen, so tritt die Landesgarantie hinzu. Der Landesausschuss beantragt, bei der Regierung für die von der Landesbank auszugebenden Eisenbahnobligationen die weitestgehenden Steuer-, Stempel- und Gebührenerleichterungen sowie die Zuerkennung der Pupillarsicherheit zu erwirken.

Die Organisirung eines Landes-Eisenbahnrathes als eines Beirathes in allen Angelegenheiten wirthschaftlicher, kommerzieller und finanzieller Natur wurde beschlossen. Der Landes-Eisenbahnrath wird aus 14 Mitgliedern bestehen, von welchen der Landesausschuss 7 direkt, die 7 anderen aber auf Vorschlag der Handelskammern in Lemberg, Krakau und Brody, der Landwirthschafts-Gesellschaften in Lemberg und in Krakau, des Forstvereins in Lemberg und des Vereins der Naphthaindustriellen in Gorlice zu nominiren hat. Die Mandatsdauer der Mitglieder des Landes-Eisenbahnrathes wird auf 3 Jahre festgesetzt. Der Landesausschuss hat aus der Mitte des Landes-Eisenbahnrathes ein permanentes Exekutivkomitee einzusetzen.

Dem im Steiermärkischen Landtage zur Vorlage gelangten Berichte des Landesausschusses, betreffend die Förderung des Lokalbahnwesens, ist folgendes nachzutragen: Bei der Landesbahn Cilli-Wöllan betrugen im abgelaufenen Jahre die Einnahmen 173 000 fl., die Ausgaben 78 000 fl., so dass sich das Anlagekapital mit 3,6 % verzinst. Mit dem Bau der Murthalbahn wird in diesem Monat begonnen, die Eröffnung der Bahn ist für den September 1894 festgesetzt. Bezüglich der Bahn Kapfenberg-Seebach-Au wird festgestellt, dass dieselbe im Frühjahre 1894 fertig sein werde. Die Kosten der Linie Zeltweg-Wolfsberg berechnet der Landesausschuss auf 3,5 Millionen Gulden. Die Regierung hat für diese Linie eine Zinsengarantie für 1,5 Millionen Gulden in Aussicht gestellt. Mit dem Baue soll, einem Wunsche der Regierung gemäss, erst im Jahre 1895 begonnen werden. Für den Bau der Eisenbahn Unter-Drauburg-Wöllan stellt die Regierung eine Zinsengarantie von 1,2 Millionen Gulden in Aussicht. Der Bau wird im Jahre 1894 begonnen; die Kosten desselben werden 3 Millionen Gulden betragen. Für die Bahn über Rohitsch-Sauerbrunn-Landesgrenze wird die Regierung bezüglich eines Nominalbetrages von 300 000 fl. die Zinsengarantie gewähren. Die Kosten der schmalspurigen Bahn Neuberg-Mariazell, bezüglich deren die Regierung eine Vorlage im Abgeordnetenhause einzubringen versprach, stellen sich auf 3 Millionen Gulden.

Der unerwartet plötzliche Abschluss des Böhmischen Landtages machte es unmöglich, sowohl über die Organisirung des Landes-Eisenbahnrathes, als über die anderen Eisenbahnvorlagen des Landesausschusses, welche nicht nur allgemeiner, sondern auch spezieller Natur waren, zu berathen.

Der Bukowinaer Landtag hat bezüglich des Ausbaues des Lokalbahnnetzes die Verwirklichung folgender Projekte beschlossen: 1. eine Lokalbahn von Zaleszczyki, als dem Endpunkte einer der auszuführenden Podolischen Bahnen, über Kotzmann nach Czernowitz mit dem Anschlusse an die Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn; 2. eine Verbindung der Stadt Sereth mit der Lemberg-Czernowitzer Bahn, entweder bei Hliboka oder einem anderen Anschlusspunkte und Fortsetzung derselben bis Sinoutz; 3. eine Verbindung des oberen Suczawathales bei Strazza mit der Lemberg-Czernowitzer Bahn entweder durch Anschluss an den Radautzer Flügel oder an die bestehende Lokalbahnstrecke bei Czudin — alle diese Linien sind normalspurig herzustellen; 4. eine schmalspurige Bahn von Wiznitz nach Nepolokoutz. Der Landtag erklärte sich bereit, sich an den Kosten des 98 km langen Netzes der genannten Lokalbahnen, welche mit ungefähr 4 Millionen Gulden zu veranschlagen sind, unter der Voraussetzung, dass diese Linien als einheitliches Ganze ins Werk gesetzt werden, mit dem Betrage von 400 000 fl. zu betheiligen, während in betreff des übrigen Theiles des Baukapitals die Hilfe des Staates in ähnlicher Weise, wie dies bezüglich der Podolischen Bahnen geschehen ist, in Anspruch zu nehmen wäre.

Tarifermässigung von Futter- und Streuartikel, Düngemitteln usw.

Im Nachhang zu dem unter dieser Ueberschrift in Nr. 44 S. 425 d. Ztg. mitgetheilten Erlass des K. K. Handelsministeriums, hat derselbe nun das Ersuchen des Ackerbauministeriums den Bahnen bekannt gegeben, welches unter Hinweis auf den höchst unbefriedigenden Stand der Wiesen und Weiden und die empfindliche Futternoth in vielen ausgedehnten Landstrichen der diesseitigen Reichshälfte eine möglichst weitgehende, sofort zu aktivirende Herabsetzung der Transportkosten dieser Artikel ohne Unterschied der Relation angelegentlichst befürwortet habe. Der Handelsminister ladet nun die Bahnverwaltungen ein, diesen Wunsch des Ackerbauministeriums einer eingehenden Prüfung zu unterziehen und demselben thunlichst Rechnung zu tragen.

Die Betriebseinnahmen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im Monat Mai d. J.

Dieselben weisen gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres eine Mehreinnahme von 568 792 fl. Oe. W. aus. Hiervon entfallen 203 452 fl. auf den Personen- und 365 440 fl. auf den Güterverkehr. Die Mehreinnahme im Güterverkehr resultirt aus dem allgemeinen lebhafteren Verkehr auf den westlichen Linien, insbesondere aus dem gesteigerten Exportverkehr in Cerealien, bei welchem ein Plus von 1 454 Wagen zu verzeichnen ist. Nur der Kohlenverkehr im nordwestlichen Böhmen weist einen Rückgang von 3 440 Wagen aus, welcher auf das im Monat April d. J. erfolgte Auftreten schlagender Wetter in Ossegg zurückzuführen ist. Für die Zeitperiode vom 1. Januar bis Ende Mai d. J. ergibt sich für die Oesterreichischen Staatsbahnen und vom Staat betriebenen Privatbahnen eine Mehreinnahme von 1 564 151 fl. Oe. W.

Die provisorischen Einnahmen der grösseren Oesterreichischen Privatbahnen im Monat Mai d. J.

Diese Einnahmen zeigen fast durchweg eine günstige Verkehrsentwickelung, sodass die Einnahmen des Vorjahres überholt wurden. Die folgende Zusammenstellung zeigt die Einnahmen, welche auf den wichtigsten Oesterreichischen Privatbahnen in den ersten 5 Monaten erzielt wurden, nebst der Vergleichung mit dem Vorjahre: Nordbahn 11 999 004 (+ 564 242) fl., Südbahn (bis 3. Juni d. J.) 17 022 913 (+ 1 878 545) fl., Staatsbahn 8 904 011 (+ 350 262) fl., Nordwestbahn, Linie A 3 623 504 (— 7 886) fl., Nordwestbahn, Linie B 2 397 276 (+ 115 049) Gulden, Böhmische Westbahn 1 464 641 (+ 127 857) fl., Aussig-Teplitzer Bahn 2 410 831 (+ 218 187) fl., Buschtêhrader Bahn, Linie A 1 243 501 (+ 97 962) fl., Linie B 1 995 847 (+ 132 648) fl., Böhmische Nordbahn 1 557 252 (+ 64 132) fl.

Auf beinahe sämmtlichen der in Betracht gezogenen Eisenbahnen ergaben sich somit mehr oder minder bedeutende Steigerungen der Bruttoeinnahmen. In erster Reihe steht hier die Südbahn, bei welcher sich die Mehreinnahme auf 1,87 Millionen Gulden oder 12 % beläuft. Die Ursache für die lebhafte Transportbewegung auf der Südbahn bilden der erhöhte Verkehr mit Triest und die gesteigerte Weineinfuhr aus Italien; in den letzten Monaten kam noch dazu, dass grosse Mehlsendungen aus Kroatien nach der Schweiz befördert wurden und dass sich ein reger Export von Fassdauben nach Italien entwickelte. Die steigende Tendenz der Einnahmen bei der Südbahn dauert nun schon 5 Monate an.

Die 500. Lokomotive.

Die Maschinenfabrik der Königlich Ungarischen Staatsbahnen beging aus Anlass der Verfertigung der 500. Lokomotive in dieser Fabrik eine schöne Feier. Gegen 2 000 festlich gekleidete Arbeiter, welche dieselbe beschäftigt, waren unter der Führung ihrer Beamten in den Höfen dieses an Umfang einer kleinen Stadt gleichkommenden Etablissements versammelt und empfingen die zahlreich herbeiströmenden Gäste, darunter die Direktoren der in Budapest ihren Sitz habenden Eisenbahnen und den Handelsminister von Lukács. Dieser belobte mit kräftigen Worten die Leistungen der Anstalt, welche mit dieser Lokomotive wieder einen grossen Fortschritt der Ungarischen Industrie bekundet.

Salzkammergut-Lokalbahn: Eröffnung der Strecke Strobl-St. Lorenz (Mondsee).

Mit der am 20. Juni d. J. erfolgten Eröffnung dieser Strecke ist die Verbindung Ischl-Salzburg und damit der direkte Verkehr durch das Salzkammergut hergestellt. Die Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft hat bekanntlich schon im Jahre 1890 die Theilstrecke Salzburg-Mondsee und bald danach die Strecke Strobl-Ischl ausgebaut. Das unvergleichliche, schon von Humboldt gepriesene Salzkammergut ist durch diese Bahn eigentlich erst jetzt den von der landschaftlichen Pracht entzückten Reisenden erschlossen. Der Schafberg, an dem die Trasse vorbeiführt, wird durch eine Zahnradbahn nach dem System Abt, die sich an die Haupt-

linie mit der kühnen Steigung von 250:1000 anschliesst, noch in diesem Sommer verbunden. Der grösste Theil der Strecke musste durch Sprengung des Felsens dem wildromantischen Gebirge abgetrotzt werden. An denselben Stellen, wo der Ingenieur sich mit einem Seile herablassen musste, um die Linien zu visiren, fahren jetzt die sehr bequemen Wagen der schmalspurigen Eisenbahn. Ausser den Endstationen Strobl bezw. St. Wolfgang und St. Lorenz bezw. Mondsee hat die neue Strecke folgende Haltestellen: Zinkenbach, Gschwandt, Lueg, St. Gilgen, Billroth (Besitzung des berühmten Professors), Hüttenstein, Scharfling, Plomberg.

Eröffnung von Haltestellen und Stationen.

Am 1. d. Mts. wird die zwischen den Stationen Pilsen und Tuschkau-Kosolup der Strecke Pilsen-Eger gelegene Haltestelle „Krimitz" für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die mangels einer Zufahrtstrasse bisher gesperrt gewesene Station Lautschim der Böhmisch-Mährischen Transversalbahnstrecke Janowitz-Taus wird am 1. d. Mts. für den Gesammtverkehr eröffnet.

Industriebahn zur Ausfuhr von Fäkalstoffen, Haus- und Strassenkehricht in Budapest.

Die 4,6 km lange Bahn dient zur Ausfuhr der erwähnten Stoffe und des Kehrichts und wurden deren Pächter angewiesen, sämmtliche aus den linksuferseitigen Stadtbezirken herrührenden Fäkalstoffe und Kehricht von der Verladerampe direkt in die Wagen zu verladen. Dieselben sind den sanitätspolizeilichen Anforderungen entsprechend konstruirt. Die Direktion dieser am 17. Mai d. J. dem Betrieb übergebenen Bahn ist verpflichtet, die Fahrbetriebsmittel täglich reinigen und desinfiziren zu lassen.

Generalversammlungen.

1. Kremsthalbahn am 8. Mai d. J. Auf Grund des Geschäftsberichtes für 1892 wurde beschlossen, von dem, zuzüglich des Vortrages vom Jahre 1891, 99877,12 fl. betragenden Betriebsüberschusses nach Abzug der statutenmässigen Abschreibungen von 20856 fl. vorerst 5%, d. i. 3951,6 fl. dem Reservefonds zuzuweisen und mit Rücksicht auf die am 2. Januar d. J. bereits geleistete Abschlagszahlung von 1,50 fl. in Summa 30304,50 fl., den diesjährigen Julikupon ebenfalls mit 1,50 fl., d. i. 30304,50 fl. einzulösen, von den sohin verbleibenden 14461,6 fl. dem Pensionsfonds 2000 fl. und dem Spezialreservefonds 12000 fl. zuzuführen. Der Verwaltungsrath wurde sodann zum Abschlusse des verlesenen Vertrages mit der Lokalbahn Wels-Unterrohr ermächtigt.

2. Marmaroser Salzeisenbahn am 14. Juni d. J. in Budapest. Dem Geschäftsbericht für 1892 zufolge betrugen die Roheinnahmen der Schmalspurlinien 98369,44 fl.; die der Normalspurlinien 112743,68 fl. zusammen 211113,12 fl. (40455,15 fl. mehr gegen das Vorjahr). Die Ausgaben für die beiderseitigen Linien betrugen 88364,57 fl. Von dem Betriebsüberschusse, zuzüglich der Gewinnreserve des Vorjahres, abzüglich des Honorars für die Direktion und den Aufsichtsrath von 125341,66 fl. und nach Abschreibung vom Inventar und Bankkonto, sowie nach Bestreitung der statutarischen Dotirungen im Gesammtbetrage von 23005 fl. verbleiben 102336 fl. Die Versammlung beschloss, hiervon zur Einlösung der am 15. Juni d. J. verloosten 176 Stück 4,5% Prioritätsaktien 17600 fl. zu verwenden und den am 1. d. Mts. fälligen Kupon der noch im Umlaufe befindlichen übrigen Prioritätsaktien im Nominalwerthe von 1356700 fl. mit 4,50 fl. einzulösen; ferner rücksichtlich der Stammaktien zur statutenmässigen Aufbesserung der jeweiligen Dividende 7135 fl. zu reserviren und auf die noch im Umlaufe befindlichen Stammaktien im Nominalwerthe von 771700 fl. je eine Dividende von 3 fl., zusammen 23151 fl., zu bezahlen, endlich den verbleibenden Rest von 1534 fl. auf neue Rechnung vorzuschreiben.

3. Bozen-Meraner Bahn am 20. Juni d. J. Der für 1892 vorgelegte Geschäftsbericht macht zunächst Mittheilung über die im Sinne des vorjährigen Generalversammlungs-Beschlusses erfolgte Aufnahme einer neuen 4% Prioritätsanleihe von 1,7 Millionen Gulden auf Grund deren die Unifizirung der unter verschiedenen Titeln bestandenen finanziellen Verpflichtungen des gesellschaftlichen Unternehmens durchgeführt wurde. Im Jahre 1892 wurden im ganzen 251409 fl. eingenommen. Gegenüber dem Vorjahre zeigt sich eine namhafte Steigerung der Personenfrequenz und eine mässige Abnahme der Güterbewegung. Die Betriebsausgaben betrugen 118718 fl. Die vorgelegte Betriebsrechnung weist einen Ueberschuss von 121464 fl. aus, wovon nach Bestreitung von Zinsen, Amortisationsquoten und statutarischen Dotirungen ein Betrag von 50625 fl verfügbar bleibt, welcher zur Vertheilung einer Dividende von 4,5 fl. für die Aktie und zwar vom 1. d. Mts. ab Verwendung findet.

Der von der Versammlung hierauf angenommene Antrag auf Verpachtung des Bahnbetriebes gegen nachträgliche Genehmigung wurde damit begründet, dass der bisherige selbständige Betrieb nur deshalb aufrecht erhalten wurde, um eine annähernde Schätzung des finanziellen Ergebnisses zu gewinnen, dass aber die weitere Fortführung derselben eine kostspielige Vermehrung des Personals und Materials nothwendig machen würde, daher die Verpachtung nur Vor- und keine Nachtheile für die Gesellschaft bringen könne.

4. Oesterreichische Lokalbahngesellschaft am 20. Juni d. J. Nach Genehmigung des Geschäftsberichtes für 1892 wurde betreffs der Verwendung des zuzüglichen Gewinnvortrages 902138 fl. betragenden Reinerträgnisses beschlossen: Dem Verwaltungsausschusse und Direktionsrathe 38052 fl. als Tantiemen zuzuwenden; zur ausserordentlichen völligen Abschreibung der Bilanzaktiven, Drahtseilbahn und Kalksteinbruch Prachowitz, den Betrag von 22000 fl. zu verwenden; eine Dividende von 4,75% = 9,5 fl. für die Aktie, mit zusammen 722000 fl. zu vertheilen und den sonach verbleibenden Rest von 120085 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Den nächsten Punkt der Tagesordnung bildet die Beschlussfassung über das Uebereinkommen mit der Oesterreichischen Regierung, betreffend die Erwerbung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat und Ermächtigung des Direktionsrathes zur Durchführung der damit zusammenhängenden Maassnahmen und insbesondere zur Vornahme der in dem Uebereinkommen vorgesehenen Statutenänderungen. Nach Verlesung des Uebereinkommens motivirte der Vorsitzende den Standpunkt der Verwaltung bei den Einlösungsverhandlungen. Der Werth der Aktie dürfte sich nach Erfüllung der in dem Uebereinkommen enthaltenen Verpflichtungen auf etwa 210 fl. belaufen. Was die zukünftige Gestaltung der Gesellschaft betrifft, so seien noch keine definitiven Abmachungen mit der Regierung getroffen, doch seien Verhandlungen hierüber bevorstehend. Ein Aktionär beantragt die Ablehnung des Uebereinkommens, ein anderer Aktionär spricht sich für die Annahme des Vertrages aus, verlangt jedoch eine bestimmte Erklärung, dass unliebsame Enttäuschungen nicht zu besorgen seien. Der Präsident versichert, dass diese Besorgnisse vollständig unbegründet seien. Bezüglich der Umwandlung des Unternehmens in eine Eisenbahnrentenbank bemerkt er, dass hierzu nicht blos die Zustimmung des Handelsamtes, sondern auch diejenige anderer Ministerien und auch jene der Legislative erforderlich sei; es lasse sich also heute über diese Angelegenheit keine präzise Auskunft geben. Schliesslich theilt der Vorsitzende mit, dass zur Deckung diverser schwebender Verbindlichkeiten und zur Begleichung der schwebenden Schuld bei einem hiesigen Bankinstitute demnächst die Emission von 35 Millionen Kronen der neuen Obligationen erfolgen werde. Die Verwaltung werde zu dieser Emission die Zustimmung der Regierung einholen und stelle deshalb den Antrag, dass die Generalversammlung das Uebereinkommen nur mit der Einschränkung genehmigen möge, dass das Formular und der Tilgungsplan der auszugebenden 3% Schuldverschreibungen von der Regierung bis 10. d. Mts. gutgeheissen sein wird. Die Generalversammlung genehmigte hierauf das Uebereinkommen und die vom Verwaltungsrathe proponirte Einschränkung dieses Votums.

5. Barcs-Pakracer Eisenbahn am 12. Juni d. J. in Budapest. Dem Geschäftsberichte für 1892 zufolge betrugen die Betriebseinnahmen 398707 fl., das ist um 10469 fl. mehr als im Vorjahre. Die Betriebsausgaben hingegen machten 213219 fl., also um 26772 fl. mehr als im Vorjahre aus, der Betriebsüberschuss ergibt demnach 185488 fl. Der Werth der Effekten des Spezialfonds erreicht die Höhe von 392558 fl. Der diesmalige vertragsmässige Beitrag der Südbahn-Gesellschaft beziffert sich auf 114541 fl., so dass mit Hinzurechnung des Betriebsüberschusses die Summe von 300000 fl. zur Verfügung steht. Hiervon wurden 296610 fl. zur Einlösung des Kupons der Prioritätsaktien verwendet, während 3390 fl. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

6. Lokalbahn Asch-Rossbach am 14. Juni d. J. Dem Geschäftsberichte für 1892 zufolge betrug die Gesammteinnahme aus dem Personen- und Güterverkehr 30089 fl. Nach dem Rechnungsabschlusse verbleibt von dem von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen im Sinne des mit derselben abgeschlossenen Betriebsvertrages der Gesellschaft ausgefolgten 40% Einnahmeantheil ein zur Vertheilung verfügbarer Baarsaldo von 10156 fl. Die Versammlung beschloss, diesen Betrag in der Weise zu verwenden, dass der Kupon der dermalen ausgegebenen Prioritätsaktien im Betrage von 161900 fl. für das Jahr 1892 mit 5 fl. für das Stück eingelöst werde, was einer Verzinsung von 5% pro anno entspricht, und dass der verbleibende Saldo von 2061 fl. der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen als Abschlagszahlung auf die gestundete Minimal-Betriebskostenvergütung zur Verfügung gestellt werde.

7. Prag-Duxer Eisenbahn am 15. Juni d. J. Anknüpfend an den Geschäftsbericht für 1892 erklärte der Ver-

waltungsrath infolge der Interpellation eines Aktionärs, dass die Höhe der Verwaltungsauslagen durch die Verstaatlichungsaktion gerechtfertigt erscheine. Auch sei das Goldagio gestiegen. Unter normalen Verhältnissen und unter den in Aussicht genommenen geringeren Auslagen sei die Dividende von 4 fl. für die Stammaktien sichergestellt. Das Unternehmen werde voraussichtlich keine Schaden-Ersatzpflicht hinsichtlich der Schutzpfeiler-Ansprüche (es sind dies Entschädigungsansprüche, welche von benachbarten Kohlenwerken erhoben wurden) treffen. Die Interessenten seien an die Regierung verwiesen worden. Die Liquidation des Unternehmens wäre nicht zweckmässig. Ueberdies sei der Verwaltung in Aussicht gestellt worden, dass die Regierung voraussichtlich in 2 bis 3 Jahren die Aktien gegen Staats-Schuldverschreibungen einziehen werde. Das Absolutorium wurde ertheilt und beschlossen, den Kupon der Prioritätsaktien mit 6 fl. und jenen der Stammaktien mit 4 fl. zahlbar vom 1. d. Mts. ab, einzulösen. Der Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zum Ankaufe von gesellschaftlichen Prioritätsaktien aus den Mitteln des Reservefonds wurde zurückgezogen, da mittlerweile mit dem Wiener Bankverein ein festes Abkommen getroffen wurde, wonach dieses Institut die Baarmittel der Gesellschaft mit 4 % verzinst. Die Tantieme des Verwaltungsrathes, welche bisher 15 000 fl. betrug, wurde auf 7 000 fl. herabgesetzt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Nach den günstiger gewordenen Witterungsverhältnissen ist nun eine gute Mittelernte in Ungarn gewiss, was um so werthvoller ist, als die westlichen Nachbarstaaten eine mittelmässige Ernte befürchten. Die mit den Anschaffungen für den Julikupon verknüpfte Geldvertheuerung, die Furcht vor der Amerikanischen Währungsreform, sowie vor dem Geldexport aus Europa, die Fallimente in den Vereinigten Staaten und die gerüchtweise geplante Gründung einer Konkurrenz-Dampfschifffahrt in Ungarn, welche mit den dortigen Staatsbahnen in Kartellverband treten soll, drückte die Stimmung für Transportwerthe. Doch nahmen die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2950), der Südbahn (106,50), der Lemberg-Czernowitzer Bahn (259), insbesondere aber der Kaschau-Oderberger Bahn (189,60), deren Ungarische Linien, wie bisher schon die Oesterreichischen, die Staatsgarantie nicht in Anspruch nehmen werden, eine aufstrebende Richtung. Das Gegentheil war mit denen der Nordwestbahn (214,50), der Elbethalbahn (236,75) und der Staatsbahn (306,25), deren letzter Ausweis nicht befriedigte, der Fall. Einer stärkeren Nachfrage begegneten die beiden 5 % Prioritäten der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn (vom Jahre 1870: 109,50, vom Jahre 1878: 108) auf die Mittheilung hin, dass die Umwandlung derselben in 4 % gegenwärtig nicht durchführbar ist.

Aus der Schweiz.

Internationaler Eisenbahn-Frachtverkehr.

Am 15. Juni d. J. traten die diplomatischen Vertreter von Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Russland und Schweiz zusammen, um Monaco in die Internationale Konvention für den Eisenbahn-Frachtverkehr aufzunehmen. Gleichzeitig wurde über einen einfacheren Modus für die Aufnahme weiterer Staaten in die Internationale Konvention verhandelt, indessen noch kein Beschluss gefasst, da der Französische Botschafter Arago einen neuen Antrag einreichte. Die Gesandten holen nun bei ihren Regierungen neue sachbezügliche Instruktionen ein, worauf in diesem Monate in Bern eine weitere Konferenz in dieser Angelegenheit stattfindet.

Zwischen der Schweiz und Deutschland wurde kürzlich durch Separatübereinkunft ein Verzeichniss über die zum Eisenbahntransport zugelassenen Gegenstände aufgestellt. Dasselbe geht weiter, als das von der internationalen Konferenz vereinbarte Verzeichniss.

Wengernalpbahn.

Am 20. Juni d. J. wurde die Wengernalpbahn dem Betriebe übergeben, nachdem am 15. die Prüfung der Bahn durch das Eisenbahndepartement vorgenommen worden war. Die Bahn beginnt in Lauterbrunnen im Bahnhof der Berner Oberlandbahnen, geht dann über Wengen, Wengernalp, Kleine Scheidegg (höchster Punkt), Alpiglen, Grindelwaldgrund und Grindelwalddorf wiederum in den Bahnhof der Berner Oberlandbahnen. Das Maximalgefälle beträgt 25 %, der Minimalradius 60 m, die Spurweite 80 cm; die Zahnstange ist eine verbesserte Riggenbach-Zahnstange, die Maschinen und Wagen sind ungefähr nach gleichem Typ gebaut wie jene der Rothhorn- und Glion-Nayebahnen. Die Bahn ist namentlich auf der Lauterbrunner Seite reich an steinernen Kunstbauten. Eiserne grössere Brücken besitzt sie nur 2, je eine im Thalgrund bei Lauterbrunnen und Grindelwald. Die Fahrt ist sehr angenehm und bietet grossartige Aussicht. Sie ist durchaus sicher und lässt nirgends ein Gefühl von Aengstlichkeit aufkommen. Nachstehend noch einige Angaben über Bahnlänge:

Stationen	Höhe über Meer m	Kilometer zwischen den Stationen	Kilometer der Station
Lauterbrunnen	797		—
Wengen	1 276	2,77	2,77
Wengernalp	1 876	4,46	7,23
Scheidegg	2 064	2,15	9,38
Alpiglen	1 619	4,11	13,49
Grindelwaldgrund	946	3,49	16,98
Grindelwalddorf	1 037	0,93	17,91
	—	17,91	—

Totalfahrzeit mit Aufenthalten:
Lauterbrunnen-Scheidegg . . 1½ Stunde,
Scheidegg-Grindelwald . . . 1½ „

Aus Belgien.

Eecloo-Brügger Eisenbahn in 1892.

Die Einnahmen beliefen sich 1892 auf 243 037 Frcs. (gegen 245 523 Frcs. in 1891); dieser kleine Rückgang ist nicht beunruhigend, weil die Jahre 1891 und 1890 ausserordentlich günstig waren. Nach Bestreitung der Betriebs- und Verwaltungskosten blieben 109 269 Frcs. verfügbar, welche die Vertheilung eines Gewinnes von 12,50 Frcs. (gegen 13 Frcs. in 1891) an die Schuldverschreibungen gestatteten, während 3 899 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Die Zinsen der in der Sparkasse hinterlegten Bestände betrugen 1 591 Frcs. und wurden wie in den Vorjahren der Vorsichtskasse (fonds de prévision) zugeführt. Obwohl der Vertrag, betreffend den Betrieb der Bahn durch die Eecloo-Genter Gesellschaft, nur unter ungünstigeren Bedingungen für die Eigenthümerin erneuert ist, so hofft man doch einen Ausgleich durch die bevorstehende Herstellung eines Tiefwasserhafens in Heyst nebst Seekanal nach Brügge.

Braine le Comte-Genter Eisenbahn in 1892.

Der Antheil der Gesellschaft an den Einnahmen ihrer von der Staatsbahn betriebenen Linie betrug im Berichtsjahre 1 359 766 Frcs. (gegen 1 471 106 Frcs. in 1891); hierzu kamen 39 511 (39 643) Frcs. verschiedene Erträge, so dass sich die Gesammteinnahme auf 1 399 277 (1 510 749) Frcs. stellte. Nach Bestreitung der allgemeinen Verwaltungskosten, nach Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen und nach Verzinsung der Antheilscheine mit 5 %, zusammen 680 098 (682 430) Frcs., blieben 719 179 (828 319) Frcs. verfügbar, von denen 3 % dem Verwaltungs- und 1 % dem Aufsichtsrath = 28 767 (33 133) Frcs., 24 % = 172 603 (198 797) Frcs. dem Konzessionsinhaber, 18 % = 129 452 (149 097) Frcs. den 6 000 Vorzugs-Antheilscheinen und 54 % = 388 357 (447 292) Frcs. den 6 000 Stamm-Antheilscheinen zufielen; erstere erhielten demzufolge 46,60 (49,85) Frcs., letztere 89,70 (99,55) % Gesammtgewinn.

Der Einnahmerückgang gegen das Vorjahr, der 91 476 Francs betrug, wurde einerseits durch das allgemeine Nachlassen des Verkehrs und andererseits dadurch veranlasst, dass die betriebführende Belgische Staatsbahn am 19. Juni 1892 einen Ausnahmetarif für Brennstoff, welcher die Fracht um 1 Frcs. für die Tonne ermässigt, nach dem Norden des Landes eingeführt hat. In der Berufung der Gesellschaft gegen die Urtheile vom 12. Juli 1884 und 23. Januar 1891 ist am 4. Februar d. J. das Erkenntniss des Brüsseler Berufungsgerichts ergangen; da aber der von der Gesellschaft verfochtene Grundsatz der kürzesten Entfernung für die Beförderung nicht in allen Punkten anerkannt ist, so wird die Sache noch den Kassationshof beschäftigen.

Einschienenbahn Antwerpen-Brüssel.

Nach der „Chronique des travaux publics" ist der Regierung von vertrauenswürdigen Leuten ein Konzessionsgesuch für eine Einschienenbahn Antwerpen-Brüssel zugegangen. Es handelt sich darum, die am meisten belasteten Eisenbahnstrecken zu entlasten und ihren Verkehr zu vermehren, nicht indem man neue Geleise neben die bestehenden legt, sondern indem man ein zweites Geleis-Stockwerk darüber anbringt. Die empfohlene Anordnung würde die Einschiene sein — eine Art ununterbrochenen Metallbalkens, auf dem die Wagen derart eingefügt werden, dass jede Entgleisung, jeder Unfall durchaus unmöglich ist. Unter diesen Bedingungen kann man durch elektrische oder andere Triebkraft ausserordentliche Geschwindigkeiten erreichen; diese würden dreimal so hoch sein als die jetzigen und doppelt so hoch als die Geschwindig-

keiten, die man auf den bestehenden Linien, selbst wenn man sie verstärken würde, überhaupt erreichen kann. Die Einschienenbahn würde aber noch dazu solche Geschwindigkeiten erzielen, ohne dass die Krümmungshalbmesser der Linien, längs denen die Balken der Einschiene angeordnet werden, geändert zu werden brauchten; dadurch würde die Anlage so billig hergestellt werden, dass eine so niedrige Kostengrenze für andere Anlagen überhaupt undenkbar ist. Als Zugförderungsmittel ist entgegen den in England und Frankreich im Betriebe bezw. im Bau befindlichen, mit Dampf betriebenen Einschienenbahnen die Elektrizität in Aussicht genommen. Allerdings haben die genannten Bahnen nur eine Fahrgeschwindigkeit von 35 oder 40 km in der Stunde, dafür aber auch Krümmungshalbmesser von 25 und selbst 20 m; in einer Krümmung von 25 m eine Geschwindigkeit von 40 km zu erreichen, ist aber jedenfalls ebenso schwierig als in einer Krümmung von 500 m Halbmesser mit 200 km Geschwindigkeit in der Stunde zu fahren. Die Unternehmer verlangen keine Staatsunterstützung, sondern wollen noch eine Entschädigung für die Entziehung des Personenverkehrs zahlen.

Aus England.

Englische Eisenbahnunfälle im Jahre 1892.

Im vorigen Jahre wurden auf oder an den Britischen Eisenbahnen **1204** Personen getödtet und **10476** verletzt.

Von den Reisenden wurden 21 getödtet und 601 verletzt durch Unfälle, welche Züge, Betriebsmittel, den Bahnkörper usw. betrafen. 108 wurden getödtet und 747 verletzt aus anderen Gründen, einschliesslich eigener Fahrlässigkeit oder Uebertretung von Vorschriften. 10 wurden getödtet und 177 verletzt, während sie die Stationstreppen hinaufstiegen; 2 wurden getödtet und 44 verletzt, indem sie von den Bahnsteigen fielen, während 115 Personen mehr oder weniger schwer verletzt wurden, indem sie auf Bahnsteigen von Packkarren getroffen wurden, über Gepäckstücke fielen usw. Im ganzen sind 141 Reisende getödtet und 1684 verletzt worden.

Von den Bediensteten wurden 9 getödtet und 92 verletzt durch Zugunfälle, Unfälle, betreffend Betriebsmittel, Bahnkörper usw.; aus sonstigen Gründen, einschliesslich Fahrlässigkeit usw. wurden 525 Bedienstete getödtet und 2823 verletzt. Beim Be- und Abladen sowie Verschieben von Wagen wurden 5 getödtet, 1393 verletzt; beim Betrieb der Krahne und Spills desgl. 3 und 181. Durch Sturz von Bahnsteigen, Leitern, Gerüsten sind 16 Bedienstete getödtet, 407 verletzt worden. 8 Mann wurden getödtet und 821 verletzt, während sie auf der Strecke oder an Nebengeleisen arbeiteten. Aus anderen Gründen — abgesehen von der Bewegung von Fahrzeugen — wurden auf den Stationsanlagen 9 getödtet, 3529 verletzt. Demnach stellt sich die Getammtzahl der getödteten Bediensteten auf 575, der verletzten auf 8425.

Ausser den Reisenden und Bediensteten sind noch 77 andere Personen getödtet und 21 verletzt worden, indem sie die Bahn an Wegekreuzungen überschritten. 258 wurden getödtet und 121 verletzt infolge Uebertretung von Vorschriften; ferner endigten 89 Personen durch Selbstmord und 43 bezw. 80 aus sonstigen Ursachen. Fernere 21 Personen sind getödtet und 145 Personen verletzt worden, während sie sich geschäftlich auf den Bahnhöfen aufhielten.

Der Watkinthurm in London

schreitet in seinem Bau jetzt rüstig vorwärts. Der Wembleypark, in dem er errichtet wird, soll Ende Juni oder Anfang Juli d. J. eröffnet werden. Alles Material für den Thurm befindet sich an Ort und Stelle und die meisten sonstigen Bauten, die Erfrischungshallen usw., sind der Vollendung nahe. Der 335 m hohe Thurm wird für alle Zeiten ein Denkmal des Englischen Eisenbahnkönigs, dessen Namen er tragen wird, bleiben.

Die Bahn zwischen Barras und Kirkby Stephen

ist zweigeleisig ausgebaut worden. Das zweite Geleis ist am 1. Mai d. J. in Betrieb genommen worden. Hierdurch wird eine Beschleunigung des Verkehrs zwischen der Ost- und Westküste ermöglicht. Fast aller Koks, der in den Hüttenwerken des Westküstenbezirks verwendet wird, kommt von Durham über die genannte Linie, die den Verkehr auf einem Geleise nicht mehr ordnungsmässig bewältigen konnte.

Der Fischverkehr auf den Englischen Bahnen.

Nach einem Bericht des Handelsamts wurden 1892 von den Britischen Häfen 425804 t Fische in das Inland mit der Bahn befördert. Hiervon entfallen 323360 t auf England und Wales, 93506 t auf Schottland und 8938 t auf Irland.

Von den Englischen Bahnen beförderte die Manchester, Sheffield und Lincolnshirebahn die grösste Menge, nämlich 77395 t, und zwar ausschliesslich von Grimsby und Hull. Die Nordostbahn folgte mit 66850 t, hauptsächlich von Hull, Scarborough und Tynemouth; dann kam die Ostbahn mit 62112 t, hauptsächlich von Lowestoft und Yarmouth, ferner die Westbahn mit 40734 t, hauptsächlich von Milford, Newmilford, St. Ives und Penzance. Die Hull und Barnley-Eisenbahn beförderte 13908 t von Hull, die Preston und Wyrebahn 10213 t, fast ausschliesslich von Fleetwood. Keine der anderen Englischen Bahnen kam erheblich über 8000 t.

Von den Schottischen Bahnen stand die Nordbritische mit 28556 t — zumeist von Aberdeen, Eyemouth, Anstruther und Leith — obenan; die Caledonische folgte mit 26940 t, davon kamen 50 % von Aberdeen. Die Schottische Nordbahn beförderte 19347 t, hauptsächlich von Peterhead, Fraserburgh und Buckie. Die Hochlandbahn hatte 13452 t, wovon mehr als $^2/_3$ auf Strome Ferry, Wick und Thurso kamen. Die Glasgow und Südwestbahn beförderte nur 5211 t.

Von den Irischen Linien stand die Cork und Bandon mit 2292 t obenan. Die Mittelländische Grosse Westbahn folgte mit 1713 t und die Belfast and Northern Counties mit 1019 t. Die von den anderen Bahnen beförderten Mengen waren unbedeutend.

Eine richterliche Entscheidung in Sachen eines gestohlenen Werthpackets.

Die Firma Blanckensee & Söhne gab — wie die „Railway Press" mittheilt — am 10. März 1892 ein Packet mit Goldsachen von ihrem Hauptgeschäft in Birmingham über die Mittellandbahn nach einem Zweiggeschäft in London zum Versand. Auf dem St. Pancrasbahnhof in London wurde das Packet während der Nacht gestohlen. Die Firma hatte dasselbe nicht bei der Bahn, sondern bei einer Versicherungsgesellschaft versichert, da die von der Bahn erhobene Versicherungsgebühr für derartige Werthsachen ihr zu hoch war. Sie verklagte nichtsdestoweniger die Bahn auf Ersatz des verlorenen Packets, dessen Werth sie auf rund 5500 ℳ angab. Nach dem Frachtführergesetz Wilhelms IV. werden nun verloren gegangene gewöhnliche Packete, die nicht versichert oder nach höherem Tarif bezahlt worden sind, mit höchstens 200 ℳ vergütet. Nur dann, wenn die eigenen Beamten der Bahn einen Diebstahl begangen haben, werden die abhanden gekommenen Packete nach einem höheren Satz vergütet. Der Sinn dieser Bestimmung geht dahin, die Frachtführer gegen abenteuerliche Ersatzansprüche zu schützen.

Die obengenannte Firma stützte sich nun auf das Gesetz, indem sie als Klagefundament vorbrachte, dass ein Diebstahl eines der Bahnbeamten vorliege. Denn die von der Bahn erlassenen Bestimmungen seien so vorzügliche und die Annahmeräume so vollkommen gegen das Publikum abgeschlossen, dass nur ein Beamter das Packet entwendet haben könne. Der Bahn musste natürlich daran liegen, das Gegentheil festgestellt zu sehen, um den Verlust nicht voll ersetzen zu müssen. Thatsächlich führte sie denn auch eine Anzahl Zeugen ins Feld, die eidlich bekundeten, dass das Reglement nicht immer befolgt werde, dass das Publikum zu allen Stunden auch ohne eine besondere Erlaubniss Zutritt zur Packetabgabestelle habe und dass die Verwaltung dieser Stelle in diesem Punkt nicht streng geführt werde. Angesichts dieser Aussagen, welche die Bahn hätten beschämen müssen, konnten die Geschworenen nicht anders, als sich dem Antrag der beklagten Bahngesellschaft anschliessen. Das Gericht wies demgemäss die Klage auf Erstattung der vollen Summe ab, die nunmehr von der Versicherungsgesellschaft bezahlt wurde. Die Bahngesellschaft aber lachte sich ins Fäustchen.

Ein Zugunfall in Irland,

der sich Mitte Mai d. J. auf der Tralee und Dingle-Nebenbahn zutrug, hatte verhängnissvolle Folgen. Der Unfall betraf einen Sonderzug, bestehend aus 7 mit Schweinen beladenen Wagen, denen 1 Wagen mit den Treibern und sonstigen Personen, 1 gewöhnlicher Personenwagen und der Schaffnerwagen folgten. Als der Zug die schiefe Ebene von Glencolt, eine der stärksten Steigungen Grossbritanniens, hinabfuhr, versagte die Bremse. Am Fusse des Abhangs kreuzt die Bahn eine Schlucht auf einem 15 m hohen Viadukt, hinter dem sie mit einer scharfen Krümmung seitwärts biegt. In dieser Krümmung entgleiste der Zug und stürzte mit Ausnahme des Wagens, in dem sich die Treiber befanden, in die 15 m tiefe Schlucht hinab. Der Lokomotivführer und Heizer blieben auf der Stelle todt, ein mitreisender Bahnbeamter starb bald darauf, während 12 andere Personen schrecklich verstümmelt wurden, abgesehen von den getödteten und verletzten Thieren.

An Stelle des verstorbenen Sir George Findlay

ist F. Harrison zum Generaldirektor der Englischen Nordwestbahn ernannt worden, ein seit 1864 im Dienste der Gesellschaft bewährter Oberbeamter.

Der Verkehr in der zweiten Wagenklasse in England
hat im verflossenen Halbjahre um 65 % abgenommen. Es ist bereits berichtet, dass die Abschaffung dieser Klasse immer schnellere Fortschritte macht.

Eine Strassenbahnpost
ist in Huddersfield versuchsweise eingerichtet worden. Man hat alle Strassenbahnwagen mit Briefkasten versehen. In Nordamerika hat man seit einiger Zeit eine ähnliche Einrichtung getroffen und in mehreren Städten sind die Strassenbahnen vom General-Postmeister als „Postlinien“ anerkannt worden.

Die Englische Einrichtung hat den Zweck, den Vorstadt-Postverkehr zu beschleunigen. Die Briefe werden in der gewöhnlichen Weise frankirt. Wird ein Wagen zwecks Einwurfs eines Briefes während der Fahrt angehalten, so ist dafür 1 d. an die Gesellschaft zu zahlen, der in die Fahrgeldbüchse des Schaffners fliesst. Die Schlüssel zu den hinten am Wagen befindlichen Briefkasten befinden sich in den Händen der Postbeamten, welche die Kasten stündlich von 8.30 Vorm. bis 9.30 Nachm., sowie zuletzt um 11 Uhr Abends leeren. Am ersten Tage, an dem die Einrichtung in Betrieb war, wurden 500 Briefe in die Kästen eingeworfen.

Bücherschau.

Der Befähigungsnachweis in seiner Anwendung auf den höheren Eisenbahn-Verwaltungsdienst. Von Franz Girtler, Beamter der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen. Wien, Kommissionsverlag von L. W. Seidel & Sohn, K. und K. Hof-Buchhändler. 1892.

Durchdrungen von der Anschauung, dass zu einer Zeit, wo die Verwaltungseinrichtungen der Eisenbahnen mehr und mehr feste Formen annehmen, eine allgemeinere und umfassendere Vorbildung der höheren Eisenbahnbeamten für die Fortentwickelung der Bahnen und die Förderung der wirthschaftlichen Interessen nothwendig und zweckmässig sei, erörtert der Verfasser in eingehender Weise, wie eine gediegene wissenschaftliche Ausbildung und Vorbereitung schon im Dienste stehender Beamter für die höheren Stellen in der Eisenbahnverwaltung erreicht werden könne. Die Technik hat bereits ihre streng wissenschaftliche Lehrmethode, nicht so die Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungslehre, welche weder auf der Universität noch auf der Technischen Hochschule, an denen zu viele andere Wissenschaften ihre Pflege finden müssen, zu derjenigen Würdigung gelangen kann, welche ihr für die Ausbildung von tüchtigen Fachmännern gebührt. Der Verfasser tritt daher für die Errichtung von Eisenbahnakademien mit dreijährigem Kursus als höheren Lehranstalten für den Eisenbahnbetrieb ein, an denen ausser der Betriebslehre, dem Eisenbahnrecht, der Verwaltungslehre, dem Tarifwesen, der Finanzwissenschaft, der Lehre vom Staatshaushalt, der Waarenkunde, der Eisenbahn-Geschichte, -Geographie und -Statistik auch die Eisenbahn-Technik, allerdings nur encyklopädisch, vorgetragen werden soll. So lange aber das dem Verfasser vorschwebende Ideal einer Eisenbahnakademie nicht durchgeführt sein werde, erübrige für diejenigen, welche sich der höheren Laufbahn widmen wollen, im wesentlichen nur, sich auf dem Wege des Selbststudiums vor- und fortzubilden. Das organisirte Selbststudium soll nun die Brücke bilden, welche zur Oberbeamten-Laufbahn führt. Der Verfasser schlägt zu dem Ende die obligatorische Einführung von wissenschaftlichen Fachprüfungen vor einer Eisenbahnbehörde vor, in denen jeder Beamte, der den Oberbeamtengrad erringen will, neben der eingehendsten Kenntniss seines besonderen Dienstzweiges auch ein solches allgemeines Wissen in den übrigen Dienstzweigen zeigen soll, welches ihn befähigt, sich auch die Einzelheiten der letzteren zu eigen zu machen. Hauptsache bleibt aber immer die Ausbildung für denjenigen Dienstzweig, in dem der Prüfling besonders thätig ist.

Ueber die nähere Umstände, unter denen diese höheren Fachprüfungen einzuführen wären, über Prüfungsordnung, Uebergangsbestimmungen usw. spricht sich der Verfasser sehr eingehend aus. Das Prüfungsgebiet ist ein recht ausgedehntes; es soll umfassen:

1. den Bau- und Bahnerhaltungsdienst;
2. den Zugförderungs- und Werkstättendienst;
3. den Verkehrs- (äusseren Betriebs-) und Telegraphendienst;
4. die Transportverwaltung und den Reklamationsdienst;
5. die allgemeinen Verwaltungsgeschäfte, die Rechts-, Steuer- und Gebühren-Angelegenheiten, sowie das Grundeinlösungswesen;
6. das Tarifwesen;
7. den Dienst der Einnahmekontrole im Zusammenhange mit dem Expedits-Kassendienste;
8. das Materialwesen;
9. die Buchführung, das Rechnungswesen und die Hauptkassengeschäfte.

Hierzu kommen noch einige Wissenszweige, die als Hilfswissenschaften bezeichnet werden. Es sind dies die Verwaltungslehre, die Eisenbahnökonomie, das Eisenbahnrecht im allgemeinen und die Eisenbahn-Geschichte und -Geographie.

Die Prüfung soll zerfallen in eine allgemeine, in der der Prüfling zeigen soll, dass er eine allgemeine Kenntniss aller Zweige der Verwaltung besitzt, und eine spezielle, für welche nur solche Fächer gewählt werden sollen, in denen er mindestens 3 Jahre praktisch gearbeitet hat. Bei dieser Prüfung sollen die Forderungen nicht zu niedrig gespannt werden. Was der Prüfling im allgemeinen wissen soll, ist an der Hand einer Anzahl von Werken, aus denen der Prüfungsstoff ausgewählt werden soll, erläutert, die eine kleine Bibliothek füllen würden. Wenn die angeführten Bücher die einzelnen Gebiete des Eisenbahnwesens zum grossen Theil auch gemeinfasslich oder encyklopädisch behandeln, so muthet das Verzeichniss denjenigen, welcher vor der verlockenden Aussicht einer derartigen Prüfung steht, nicht besonders angenehm an, am wenigsten aber unter Berücksichtigung, dass der Inhalt lediglich Gegenstand des Selbststudiums sein soll. Aber es würde sich fragen, ob sich das, was in den Prüfungen verlangt wird, nicht in einige Kompendien übersichtlicher zusammenfassen liesse. Immerhin verdienen die Vorschläge, welche in der vorliegenden Schrift gemacht werden, die ernste Beachtung aller, denen die Weiterentwickelung des Eisenbahnwesens am Herzen liegt, denn es gibt in der vom Verfasser behandelten Richtung noch manches zu reformiren.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Bahnstrecke Marienheide-Gummersbach. Am 1. Juli 1893 wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Hagen unterstellte Bahnstrecke Marienheide-Gummersbach mit den Stationen Kotthausen und Gummersbach für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privat-Depeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Januar 1893.

An demselben Tage wird zu dem Staatsbahn-Personengeldtarife (Theil II) vom 1. April 1890 der Nachtrag VIII eingeführt, welcher unter Abtheilung 2 die im Verkehr mit den neuen Stationen maassgebenden Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze enthält. Die im Nachtrag IX zum Lokalgütertarif und in anderen direkten Gütertarifen enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Kotthausen und Gummersbach kommen vom Tage der Betriebseröffnung ab in Anwendung. Soweit in die Gütertarife mit den Preussischen Staatsbahnen und der Oldenburgischen Bahn Frachtsätze noch nicht aufgenommen sind, werden solche mit dem Tage der Betriebseröffnung eingeführt.

Elberfeld, den 27. Juni 1893. (1351)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. August d. J. wird der an der Bahnstrecke Halle-Bebra westlich von Station Eisenach neu erbaute Haltepunkt Eisenach-West für den Personenverkehr eröffnet.

Bis auf weiteres werden an dem neuen Haltepunkt
in der Richtung nach Bebra
die Züge Nr. 176, 24, 22, 164,
in der Richtung nach Halle
die Züge Nr. 177, 21, 621, 23 und 175
anhalten.

Erfurt, den 25. Juni 1893. (1352)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau. In den am 1. Mai d. J. durch Nachtrag IV zum Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau zur Einführung gelangten Ausnahmetarif 19 D für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze, Abbrände und Schlacken wird mit sofortiger Gültigkeit die Station Eberswalde als Versandstation einbezogen. Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft.

Breslau, den 26. Juni 1893. (1353)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr von Rheinisch-Westfälischen Kohlenstationen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks

Altona. Am 1. Juli d. J. wird die Station Brunsbüttel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona in den Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Köln, den 27. Juni 1893. (1354)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb im Binnen- und Wechselverkehr der westlichen Preussischen Staats- und anschliessenden anderen Bahnen. Am 1. Juli d. J. erscheint zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag I, welcher Frachtsätze für Eisenerz etc. von verschiedenen Stationen, sowie Berichtigungen enthält und bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu haben ist.

Köln, den 27. Juni 1893. (1355)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch-Russischer, Libau-Romnyer, Kursk-Kiewer und Kursk-Königsberger Getreide- usw. Verkehr. Vom 1./13. August alten/neuen Stils 1893 ab werden folgende Tarife aufgehoben:

1. der Ausnahmetarif 1a, Theil I (Getreide usw.) des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 15./27. September alten/neuen Stils 1889 nebst den zugehörigen Nachträgen I bis VIII (mit Ausnahme der durch den VIII. Nachtrag mit Gültigkeit vom 19. April alten/1. Mai neuen Stils 1893 eingeführten Frachtsätze für Getreide usw. im Verkehr von Stationen der Wladikawkas-Eisenbahn nach Königsberg i. Pr., Königsberg i. Pr. [Kaibahnhof] und Memel);
2. der Ausnahmetarif 1a, Theil II (Getreide usw.) des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 20. Dezember 1890/1. Januar 1891 alten/neuen Stils nebst den Nachträgen I und II zu demselben;
3. der Tarif, Theil I, für den direkten Libau-Romnyer Getreide- usw. Verkehr vom 15./27. September alten/neuen Stils 1889 nebst Nachtrag I;
4. der Tarif, Theil II, für den direkten Libau-Romnyer Getreide- usw. Verkehr vom 20. Dezember 1890 alten/1. Januar 1891 neuen Stils;
5. der Tarif, Theil I, für den direkten Kursk-Kiewer Getreide- usw. Verkehr vom 15./27. September alten/neuen Stils 1889 nebst den zugehörigen Nachträgen I und II;
6. der Tarif, Theil II, für den direkten Kursk-Kiewer Getreide- usw. Verkehr vom 20. Dezember 1890 alten/1. Januar 1891 neuen Stils;
7. der Tarif für den Kursk-Königsberger Verbandverkehr via Minsk-Wilna-Wirballen vom 1. Januar 1880 neuen Stils nebst den zugehörigen Nachträgen II und III.

Der Zeitpunkt, von welchem ab neue Getreidetarife für den direkten Verkehr von Russland nach Deutschland und den Niederlanden zur Einführung gelangen werden, wird später bekannt gemacht werden.

Bromberg, den 28. Juni 1893. (1356)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. werden neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 14 (Kartoffeln) für den Verkehr zwischen Görz einerseits und Chemnitz, Dresden (sämmtl. Bahnhöfe), Elsterwerda (B. D. B.), Plauen i. V. (oberer und unterer Bahnhof) und Reichenbach i. V. eingeführt, die bei diesen Stationen zu erfahren sind; dagegen treten am 15. August d. J. die auf Seite 56 des Tarifheftes 5 angegebenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 12a (ungebrauchte Tabakslauge) für den Verkehr zwischen Graz tr. und Laibach einerseits und Dresden (sämmtl. Bahnhöfe) ausser Kraft. Ungebrauchte Tabakslauge wird künftig nach den Frachtsätzen der Wagenladungsklasse B abgefertigt.

Dresden, den 29. Juni 1893. (1357)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen — normalspurige Linien. — Am 1. Juli d. J. gelangen im Lokal-Güterverkehr der Sächsischen Staatseisenbahnen Ausnahmetarife für Torfstreu und Torfmull, sowie für Futtermittel in Wagenladungen zur Einführung und zwar:

1. für Torfstreu und Torfmull, gültig bis 1. September 1894;
2. für Futtermittel, gültig bis auf weiteres. Hierunter gehörende folgende Artikel:
   a) Eicheln, Futterbrot, Mais, Futtermehl, Rübenmehl (Artikel des Spezialtarifs I);
   b) Fleischfuttermehl, Griebenkuchen, Kleie, auch Griesklei, Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie, Malztreber, getrocknete, Oelkuchen, Oelkuchenmehl (zerkleinerte Oelkuchen) usw. (wie im Spezialtarife II genannt), Reisabfälle aller Art, welche beim Poliren von rohem Reis oder bei der Stärkefabrikation gewonnen werden, Reishülsen, Reisfuttermehl bezw. Reiskleie, Schlempen aller Art, getrocknete, auch gemahlene (Artikel des Spezialtarifs II);
   c) Branntweinspülicht (nasse Schlempen aller Art); Futterkräuter, frische, Schnitzabfälle und Köpfe von Zuckerrüben, Futterrüben, Mohrrüben (Möhren, gelbe Rüben), Kohlrüben, weisse Rüben (ausgenommen Teltower- und Märkische Rübchen), Häcksel, Heu, Malzkeime, Malztreber, nasse und Weintrester, Pressrückstände von Kartoffeln oder Rüben, Diffusionsrückstände, Spreu, Buchweizenschalen und Haferschalen, Stroh, auch Raps- und Reisstroh (Artikel des Spezialtarifs III).

Diese Tarife können von unseren Stationen zum Preise von 0,10 *M.* für das Stück bezogen werden.

Wegen der Anwendung dieser Tarife auch in den Preussisch-Sächsischen Wechselverkehren ist die von der Königl. Eisenbahndirektion Berlin zu erlassende Bekanntmachung maassgebend.

Dresden, am 29. Juni 1893. (1358)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Staatsbahn-Verkehr Hannover-Berlin. In Geestemünde bestehen zwei Abfertigungsstellen unter der Bezeichnung: Geestemünde (Freihafenbahnhof) und Geestemünde (Zollinlandsbahnhof). Sendungen, welche zufolge der Frachtbrief-Vorschrift des Versenders nach dem Freihafengebiete (Zollausland) oder zur Ausfuhr über See bestimmt sind, werden auf Geestemünde (Freihafenbahnhof oder Freihafen), alle anderen Sendungen auf Geestemünde (Zollinlandsbahnhof oder Zollinland) abgefertigt. Die Frachtsätze sind für beide Bahnhöfe gleich, jedoch mit der Maassgabe, dass diejenigen, die lediglich Gültigkeit im Falle der Ausfuhr über See haben, nur im Verkehre mit Geestemünde (Freihafenbahnhof) Anwendung finden.

Berlin, im Juni 1893. (1359MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. August d. J. gelangt für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Preussischen Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg und Erfurt sowie Station Görlitz S. St. B. einerseits und Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen südlich der Donau und Oesterreichischen Stationen der K. K. pr. Südbahn andererseits ein neuer Tarif Theil II — Heft 4 zur Einführung. Durch denselben werden aufgehoben: 1. die Ostdeutsch-Oesterreichisch-Westungarischen Verbands-Ausnahmetarife für Zinkerze und Schlacken vom 1. Juni 1891 nebst Nachträgen I und II, 2. die im Ostdeutsch-Oesterreichischen Tarif Theil II — Heft I vom 1. Oktober 1890 nebst Nachträgen enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 39A Eisenerze, Schlacken und Kiesabbrände für alle Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen südlich der Donau, 3. die im Ostdeutsch-Oesterreichischen Tarif Theil III vom 1. September 1887 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für alle Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen südlich der Donau, 4. die im Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandstarif Theil II — Heft 1 und 5 vom 1. Juni 1892 nebst Nachtrag I enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Görlitz und allen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen südlich der Donau und allen Oesterreichischen Stationen der Südbahn. Insoweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen direkten Frachtsätze bis 30. September d. J. in Geltung.

Der neue Tarif kann von den Endverwaltungen zum Preise von 30 ₰ bezogen werden.

Breslau, den 29. Juni 1893. (1360)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Vom 1./13. August d. J. treten sämmtliche für die Beförderung von Getreide, Kategorie I—IV der Getreidenomenklatur, von Russland über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel bestehenden direkten Tarife und Frachtsätze sowie der vom 6. April 1891 gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. von Russischen Bahnen über Grajewo nach Stationen der Ostpreussischen Südbahn ausser Kraft. Die später gültigen Tarife werden s. Zt. bekannt gemacht werden. Die für Getreide- etc. Sendungen von Kiew Fluss, Warnitzkaja Pristan, Tscherkassy und Krementschug über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel für Sendungen, die auf dem Wasserwege auf den genannten Russischen Stationen eingegangen sind, bis 15./27. November 1893 publizirten Ausnahmetarifsätze bleiben bis zu diesem Zeitpunkt in Geltung. (H&V1361)
Direktion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 1. April d. J. veröffentlichen wir, dass der Frachtsatz der Klasse B für Halsbrücke sich vom 5. August d. J. ab auch im Verkehr mit Wien (K. F. J. B., Oe. N. W. B., Oe. U. St. E. G., Donaukaibahnhof, Lagerhaus), Jedlesee, Korneuburg, Stadlau und Nussdorf von 225 auf 260 ₰ für 100 kg unter Beibehaltung des Kursunterschiedsbetrags von 3 ₰ für 100 kg erhöht.

Dresden, den 24. Juni 1893. (1362)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. August 1893 tritt für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und den Stationen der Königsberg-Cranzer Eisenbahn andererseits an Stelle des bisherigen Tarifs vom 20. Oktober 1889 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält die von der Landesaufsichtsbehörde genehmigten besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und hat eine Erweiterung durch vermehrte Einbeziehung von Stationen der Preussischen Staatsbahn erfahren. Druckabzüge des neuen Tarifs können zum Preise von 0,20 ℳ durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Bromberg, den 21. Juni 1893. (1363)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 15. Juli d. J. wird die Station Dt. Eylau Stadt der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in die Staatsbahnverkehre Bromberg - Hannover, Magdeburg, Oldenburg einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei der genannten Station sowie bei den Güter - Abfertigungsstellen unseres Bezirks zu erfahren.

Bromberg, den 26. Juni 1893. (1364)
Königliche Eisenbahndirektion.

Wittenberge - Perleberger und Prignitzer Eisenbahn. Im Binnen- und im Wechselverkehr der Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn finden mit sofortiger Gültigkeit und zwar für die Beförderung von Torfstreu und Torfmull bis zum 1. September 1894 und für Futtermittel bis auf weiteres ausserordentliche Frachtermässigungen statt.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Stationen.

Perleberg, den 28. Juni 1893. (1365)
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Main-Neckarbahn. Mit Rücksicht auf den vorhandenen Futter- und Streumangel werden mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden die Frachten für Futter- und Streumittel sowie Sämereien, welche in der Zeit vom 25. Juni bis 30. September l. J. auf Stationen der Main - Neckarbahn in Wagenladungen als Frachtgut eintreffen und an landwirthschaftliche Bezirksvereine, Ortsvereine oder Konsumvereine oder an Gemeinden adressirt sind, auf der Strecke der Main-Neckarbahn im Rückvergütungswege um ein Drittel ermässigt.

Für welche Futter- etc. Artikel fragliche Ermässigung gewährt wird, ist bei unseren Güterabfertigungen zu erfragen.

Darmstadt, den 24. Juni 1893. (1366)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Die Stationen Gummersbach, Holzwipper und Kotthausen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld werden vom 1. Juli d. J. ab mit direkten Frachtsätzen in den Verkehr einbezogen, worüber das Nähere bei den Güter-Abfertigungsstellen auf diesen Stationen zu erfahren ist.

Elberfeld, den 27. Juni 1893. (1367)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld - Altona. Am 1. Juli 1893 wird zu dem Staatsbahn - Gütertarif Elberfeld - Altona vom 15. August 1891 der Nachtrag VII herausgegeben, welcher u. a. Entfernungen für die Stationen Gummersbach und Kotthausen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld sowie Frachtsätze der Ausnahmetarife 7, 8 und 9 (Eisen der Spezialtarife I und II) für die erstgenannte Station enthält.

Der Nachtrag kann durch die Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 27. Juni 1893. (1368)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Elberfeld - Magdeburg Am 1. Juli d. J. wird zum Staatsbahn - Gütertarif Elberfeld - Magdeburg vom 1. August 1892 der Nachtrag III ausgegeben.

Er enthält unter anderem Entfernungen für die Stationen Berndorf (Waldeck), Corbach, Freienohl, Gummersbach, Kotthausen und Twiste des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und für Ziepel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, sowie Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II für Gummersbach. Ausserdem ist in den Nachtrag der bezügliche Theil des bisher besonders herausgegebenen Kohlen- etc. Ausnahmetarifs von Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Versandstationen nach den Berliner Bahnhöfen etc. und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg vom 15. Juli 1891 übernommen worden, so dass der letztgenannte Ausnahmetarif nebst den dazu herausgegebenen Nachträgen am 1. Juli d. J. ausser Kraft tritt.

Soweit für einzelne Verkehrsbeziehungen Entfernungserhöhungen vorgenommen worden sind, werden die sich danach ergebenden höheren Frachten erst vom 15. August d. J. ab erhoben.

Elberfeld, den 27. Juni 1893. (1369)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Rücksicht auf den vorhandenen Futter- und Streumangel werden für eine Anzahl Futter- und Streumittel, sowie für Sämereien, welche in der Zeit vom 1. Juli bis 30. September l. J. im Badisch - Main - Neckarbahnverkehr in Wagenladungen als Fracht befördert werden, wenn dieselben an landwirthschaftliche Bezirksvereine, Ortsvereine oder Konsumvereine oder an Gemeinden adressirt sind, die Frachten um ein Drittel ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen die für den Güterdienst eingerichteten Stationen.

Karlsruhe, den 27. Juni 1893. (1370)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. treten die Nachträge VII zu den Heften A, B und C (und VI zu den Anhängen derselben) des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarifs Theil II vom 1. Juni 1890 in Kraft.

Dieselben enthalten: Aenderungen und Ergänzungen der Verzeichnisse der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen und der nicht tarifirten Belgischen Stationen; Aufnahme der Stationen Gummersbach, Holzwipper und Kotthausen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld und der Station Welldorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) in die allgemeinen Tariftabellen; anderweitige Frachtsätze für den Verkehr zwischen Namur (établissements raccordés) und einigen Deutschen Stationen, welche — da sie Frachterhöhungen einschliessen — erst am 15. August d. J. in Wirksamkeit treten; Aufhebung der Frachtsätze für die Station Essen K. M. des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch); Aufnahme der Stationen Gummersbach (Direktionsbezirk Elberfeld) und Schladern (Direktionsbezirk Köln [rechtsrheinisch]) in die Ausnahmetarife 13 und 14 für Eisen- und Stahlwaaren; Aenderungen von Stationsnamen und sonstige Berichtigungen.

Exemplare der betreffenden Nachträge werden bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen abgegeben.

Köln, den 24. Juni 1893. (1371)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. treten die Nachträge V zu den Heften 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifs Theil II vom 1. August 1891 in Kraft.

Dieselben enthalten:

Aenderungen und Ergänzungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, sowie des Verzeichnisses der nicht tarifirten Belgischen Stationen, Einbeziehung weiterer Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Erfurt, Hannover, der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Sächsischen Staatseisenbahnen in die allgemeinen Tariftabellen, anderweitige Anstoss-Frachtsätze für die Stationen Altona, Berlin (H. und L.), Flensburg und Kiel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona und Station Memel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, Einbeziehung von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Erfurt und Hannover in den Ausnahmetarif 6 A für Holz, der Station Sichem-Montaigu der Grossen Belgischen Centralbahn in den Ausnahmetarif 11 für Flachs usw., der Station Thiede der Braunschweigischen Landeseisenbahn in den Ausnahmetarif 12 für rohe Kalisalze usw., weiterer Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Altona, Berlin, Hannover, Magdeburg und der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 17 für mineralische Phosphate, Aenderung eines Stationsnamens und Berichtigungen des Haupttarifs und des Nachtrags IV, welche — sofern sie Frachterhöhungen einschliessen — erst am 15. August d. J. in Kraft treten werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen, woselbst auch Exemplare der Nachträge abgegeben werden.

Köln, den 25. Juni 1893. (1372)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Elbeumschlags - Verkehr für Oesterreich. Die im Elbeumschlags-Tarife für Oesterreich enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Holz zwischen Wichstadtl-Lichtenau transit und den Elbeumschlags - Plätzen, finden unter

Aufrechthaltung der gleichen Bedingungen auch im Verkehre von oder nach Wichstadtl-Lichtenau loco und den Elbeumschlags-Plätzen Anwendung.

Wien, am 26. Juni 1893. (1373)

Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Vermischte Bekanntmachungen.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft. In der ordentlichen Genossenschaftsversammlung am 22. Juni d. J. sind erwählt worden:

1. an Stelle des ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedes Bahndirektors Schneider zu Blankenburg a Harz: der Eisenbahndirektor Glanz, Vorsitzender der Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft zu Blankenburg am Harz,
2. an Stelle der ausgeschiedenen stellvertretenden Vorstandsmitglieder
   a) des Regierungsassessors a. D. Krieger zu Lübeck,
   b) des Generalsekretärs Dr. Wild zu Jena:
   zu a) der Regierungs- und Baurath a. D. Textor, Mitglied der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu Lübeck,
   zu b) der Verkehrsinspektor Oelmann, Oberbeamter der Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena.

Lübeck, den 26. Juni 1893. (1374)

Der Vorstand.
Brecht.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.







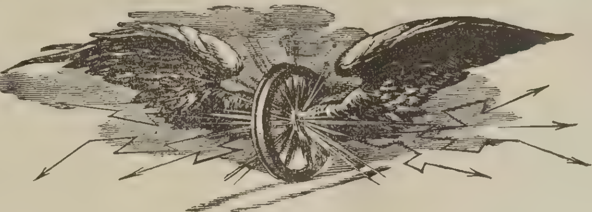


Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 493 —

Nr. 51. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 5. Juli 1893.

Inhalt:

Ueber den derzeitigen Stand der Weichen- und Signalcentralisirung auf den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen und der damit regelmässig verknüpften Stations-Geleisumbauten.

Zur Zeit befinden sich 122 Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen mit 146 Stellwerken in Betrieb, wobei 1 079 Weichen central bedient bezw. verriegelt sind und 908 Einfahrten oder Ausfahrten signalmässig gegeben werden können. Die Einzelheiten der Stationsumbauten und Centralisirungsarbeiten wurden schon bei den ersten Anlagen, also vor ungefähr 10 Jahren, durch ein allgemeines, inzwischen nach Bedarf ergänztes Programm geregelt, das seinerzeit in dem „Wochenblatt für Baukunde", Jahrgang 1886 veröffentlicht worden ist.

Hiernach bestehen für die Bayerischen Centralisirungen im wesentlichen folgende Grundsätze:

Zunächst werden die Stations-Geleisanlagen einer sorgfältigen Prüfung hinsichtlich der vom betriebs- und verkehrsdienstlichen Standpunkte bestehenden Mängel unterzogen, und zwar bei grösseren Stationen auf Grund graphischer Darstellungen der Inanspruchnahme der Stationszugs-Aufstellungsgeleise. In der Regel ergibt sich hiernach ein mehr oder minder umfangreicher Geleisumbau, wobei insbesondere die Zuggeleise auf die für die bezüglichen Bahnstrecken festgesetzten Minimal-Nutzlängen verlängert und für möglichst flüssige Einfahrt bezw. Durchfahrt eingerichtet, sowie die für die Verschubbewegungen erforderlichen Ablenkweichen und Ausziehgeleise hergestellt werden.

Bei dem zur Zeit in weitgreifendem Maasse in Ausführung begriffenen Doppelbahnbau wird neben der fast durchgehends erforderlichen Erweiterung der grösseren Bahnhöfe auch auf die Ausstattung jeder zweiten oder dritten kleineren Zwischenstation mit beiderseits direkt, also ohne Zurückdrücken, zugänglichen Güterzug-Ueberholungsgeleisen Bedacht genommen.

Mit der Centralisirung einer Station erfolgt sodann die Aufstellung von optischen Signalen nach folgenden Regeln:

Für jede in die Station einmündende Bahnlinie kommt rechts vom Geleis ein einflügeliges Einfahrt-Sperrsignal mit Vorsignal zur Aufstellung; jedes Zuggeleis erhält ein Ausfahrt-Sperrsignal mit einem Flügel, der drei Stellungen einnehmen kann. In Stationen, welche von Zügen ohne Anhalten durchfahren werden, kommen Ausfahrt-Vorsignale an den Einfahrt-Sperrsignalen zur Anwendung, deren Fahrtstellung jedoch in der Regel nur für die ohne Weichenablenkung befahrbaren, sogenannten Durchfahrtgeleise ermöglicht wird.

Als durch finanzielle Erwägungen veranlasste Ausnahmen erhalten die kleinen Doppelbahnstationen ohne Ueberholungsgeleis statt der nach dem vorangehenden eigentlich erforderlichen beiden Ausfahrt-Sperrsignale nur ein einziges sogenanntes Perronsignal mit 2 Flügeln ohne Vorsignale.

Auch hat es sich in einzelnen grossen Stationen angemessen erwiesen, Einfahrt-Wiederholungssignale zur Ausführung zu bringen.

Gegen ein unbeabsichtigtes, wiederholtes Freigeben einer Einfahrt auf dasselbe Geleis vor Abfahrt des ersten Zuges werden noch besondere Hemmungen in den Blockwerken, bezw., wenn in einer Station nur ein einziges Stellwerk vorhanden ist, in letzterem hergestellt.

Die Signalblockirung vom Betriebsbüreau aus erfolgt zur Zeit nur auf mechanischem Wege mittelst Doppel-Drahtzügen. Das Blockwerk wirkt stets auf Fahrstrassenhebel, welche in der Ruhelage die Signalhebel, in der gezogenen Lage die auf die bezügliche Fahrt Einfluss übenden Weichen verschliessen. Der gezogene Fahrstrassenhebel verriegelt sich selbstthätig in dieser Stellung und wird erst mit der Rückbewegung der Blockkurbel wieder frei. Hierbei ist es jedoch jederzeit möglich, die Sperrsignale jederzeit auf „Halt“ zu stellen.

Je nach dem Umfang und der Art der Einrichtungen werden folgende fünf Klassen von Centralanlagen unterschieden:

Klasse 0. Mit centraler Signalbedienung, nöthigenfalls unter Verriegelung einzelner Weichen, aber ohne centrale Weichenbedienung. Hierher gehören die zahlreichen kleinen Doppelbahnstationen ohne Ueberholungsgeleis, häufig unter centraler Bedienung nahe beim Betriebsgebäude befindlicher Ueberfahrten, sowie solche grössere Doppelbahnstationen, welche Zug-Ueberholungsgeleise besitzen, woselbst aber die Kosten für Centralisirung der Weichen durch die zu gewärtigenden Ersparnisse an Wärtergehalten nicht gedeckt werden, oder die Belassung der Wechselwärterposten schon der Ueberfahrten wegen erforderlich ist.

Die Wechselwärter werden mit dem Betriebsbüreau telephonisch verbunden und wird es denselben ermöglicht, bei Bedarf ein von der Station aus auf „Fahrt“ gezogenes Einfahrtsignal auf „Halt“ zu stellen.

Klasse 1. Centrale Bedienung der Weichen, Signale und etwaiger Schranken von einem einzigen ebenerdig vor dem Betriebsgebäude angeordneten Stellwerke aus.

Diese Anordnung wird hauptsächlich in kleineren Stationen eingeleisiger oder doppelgeleisiger Bahnstrecken dann angewendet, wenn Ueberfahrten entweder ganz fehlen oder nur in der Nähe des Betriebsgebäudes vorkommen und von dort aus übersehen werden können.

Zur Verhütung des vorzeitigen Umstellens der entfernt liegenden centralisirten Weichen kommen Druckschienen von 20 m Länge zur Anwendung, welche gewöhnlich durch Federkraft über Schienen-Oberkante gehalten, durch den einfahrenden Zug niedergedrückt werden und hierbei die Weichen verriegeln.

Eine Beschreibung dieser Vorrichtung wurde im Jahrgang 1891 Nr. 60 S. 581 d. Ztg. veröffentlicht.

Klasse 2. Centrale Bedienung der Weichen und Signale von einem einzigen, in einem Weichenthurm untergebrachten Stellwerk aus unter Blockirung der Fahrstrassen.

Diese Anlagen kommen nur vereinzelt zur Ausführung, wenn, wie in vorhergehendem Falle, die Ueberfahrten zwar nicht vom Betriebsgebäude aus, aber doch von einer anderen Stelle der Station aus bedient werden können, wobei dann regelmässig wegen der grösseren Zahl von Weichen eine freie und erhöhte Stellung des Wärters geschaffen wird. Wie bei Klasse 1 kommen hier Druckschienen zur Verhütung vorzeitigen Umlegens der entfernt liegenden, von den Zügen spitz befahrenen Weichen in Anwendung. Der Wärter erhält Telephonverbindung mit dem Betriebsbüreau. In letzterem werden durch elektrische Rückmelder die Stellungen der Fahrstrassenhebel ersichtlich gemacht; ausserdem wird durch einen an dem Ausfahrtgeleis angebrachten und mit einem Signalkästchen des Betriebsbüreaus verbundenen elektrischen Kontakt dem Blockbeamten die vollständige Ausfahrt der Züge zu erkennen gegeben, damit letzterer weiss, wann er den in der Fahrtstellung blockirten Fahrstrassenhebel frei geben darf.

Klasse 3. Centrale Bedienung der Weichen und Signale von zwei in ebenerdigen Buden oder nach Bedarf in einstöckigen Gebäuden untergebrachten, unter Blockverschluss befindlichen Stellwerken aus.

Hierher gehören die zahlreicheren, mittelgrossen Stationen, in welchen die Schnellzüge nicht anhalten und daher die früher erwähnten Abhängigkeiten zwischen den Ein- und Ausfahrt-Sperrsignalen herzustellen sind.

Die Wärter sind telephonisch mit der Station verbunden und werden elektrische Rückmelder über die Fahrstrassen-Hebelstellungen und über die vollzogenen Zugausfahrten wie vorher hergestellt.

Druckschienen zur Weichenverriegelung kommen in der Regel nicht zur Ausführung, da die Stellwerke in der Nähe der Eingangsweichen angeordnet werden können.

Klasse 4. Grosse Bahnhöfe ohne durchfahrende Züge, woselbst neben zwei oder mehr blockirten Weichen- und Signalstellwerken auch noch beliebige, lediglich zur Weichenbedienung benutzte Stellwerke vorkommen können.

Da hier alle Züge anhalten, entfallen die beweglichen Durchfahrtsignale, sowie die Abhängigkeiten zwischen Ein- und Ausfahrtsignalen.

Zu den bei Klasse 3 genannten elektrischen Einrichtungen kommen aber hier noch Rückmeldungen über die Haltstellung der Ausfahrt-Sperrsignale. Sodann werden bei Bedarf elektrische Verständigungsmittel zwischen den Insel-Bahnsteigen und dem Blockwerkraum hergestellt.

Zur Verständigung der Weichenwärter mit dem Rangirpersonal werden hier sowohl wie bei Klasse 3, soweit Zurufe und Schrillpfeifen-Signale nicht genügen und Dampfpfeifen-Signale lästig fallen, mechanische und elektrische Rangiruhren angewendet.

Je nach der Lage der Sache werden für die beiden Stationsseiten auch verschiedene Centralisirungsklassen angewendet, beispielsweise einerseits blosse Verriegelung nach Klasse 0, anderseits centrale Weichenbedienung nach Klasse 1 vom Perron aus oder nach Klasse 3 mit Blockirung; oder es werden Stationen, in welchen zur Zeit noch alle Züge halten, wegen der Wahrscheinlichkeit künftigen Durchfahrens einzelner Züge, auf der Grundlage der Klasse 3 vorläufig mit den einfacheren Einrichtungen der Klasse 4 versehen.

Zu erwähnen bleibt ferner noch, dass allgemein in Fällen, in welchen Zugfahrten durch Ablenkweichen nicht zu schützen sind, Geleissperren Anwendung finden, indem Knallpatronen vom Thurmwärter zwangsweise vor Freigabe des Signales mittelst Hebel und Drahtleitung auf das betreffende, an die Zugfahrstrasse stumpf anschliessende Geleis gelegt werden. Die Knallpatronen-Stellung wird durch eine drehbare Formsignal-Laterne ersichtlich gemacht.

Derartige Geleissperren wurden auch zur Sicherung direkter Einfahrten von Vorspann- oder Schubmaschinen aus den Streckengeleisen in die Lokomotivremise benutzt, indem sie zufolge besonderer Instruktion in der Fahrtstellung dem bezüglichen, mit den lokalen Verhältnissen vertrauten Führer das Vorfahren an den auf „Halt“ stehen bleibenden Einfahrt-Sperrsignalen gestatten, ohne den Zügen selbst derartige für Züge gefährliche Fahrstrassen zugänglich zu machen.

In den Stationen der Klasse 0 wird eine Veränderung an den Weichen, die von Zügen nur stumpf befahren werden, nicht vorgenommen; ebenso behalten die verriegelten Weichen die bisherigen Ausrückvorrichtungen, werden jedoch an Stelle der Farbsignale mit drehbaren Formsignal-Laternen versehen.

Für die central bedienten Weichen kommen nur aufschneidbare Spitzenverschlüsse und Formsignal-Laternen zur Anwendung.

Die Bewegung der Weichen erfolgt mit Doppeldraht oder Gestänge. Ersterer wird gewählt, wenn die Weichen weit

vom Stellwerk entfernt liegen und die Leitungen nicht mit Kanälen zu überdecken sind, dann für die reinen Weichenstellwerke ohne Signalabhängigkeiten; die Gestänge dagegen werden für die von Zügen befahrenen, viel benutzten Weichen mit kurzen und überdeckten Leitungen der Centralisirungsklassen 3 und 4 vorgezogen.

Für Drahtweichen sind selbstthätig wirkende Drahtspannwerke, dann Kontrolvorrichtungen und Sperrvorrichtungen vorgeschrieben.

Die Kontrolvorrichtungen werden an den aufschneidbaren Hebeln angebracht und beruht deren Wirkung in dem Auftreten einer bestimmten Spannungsdifferenz der beiden zur Weiche führenden Drähte. Diese Spannungsdifferenz tritt bei einem nicht vollständigen Zungenanschluss oder sonstigen Bewegungshinderniss auf und soll alsdann verhindern, dass der Weichenhebel vollständig umgelegt bezw. eingeklinkt und das mit der Weiche in Verbindung stehende Signal gezogen werden kann.

Die am Spitzenverschluss befestigte Sperrvorrichtung dagegen soll bei Drahtbruch dem Oeffnen der Weichenzungen durch den unversehrten Strang des Doppeldrahtes vorbeugen.

Für jede Station wird noch ein besonderes Centralisirungsprogramm mit Lageplan und Weichenverschluss-Uebersicht von dem ausführenden Oberbahnamte ausgearbeitet.

Die maschinellen Konstruktionszeichnungen werden auf Grund der von der Bahnverwaltung allgemein vorgeschriebenen Centralisirungsbedingnisse durch die bezüglichen Maschinenfabriken aufgestellt und zwar erfolgte die Ausführung der Anlagen bisher überwiegend nach dem System Henning durch die Lokomotivfabrik Krauss & Co. und nach dem System Büssing durch die Fabrik M. Jüdel & Co. in Braunschweig in Gemeinschaft mit G. Nöll & Co. in Würzburg; sodann in einer erheblichen Anzahl von Stationen durch die Fabrik J. Vögele in Mannheim und neuerdings in einigen Stationen durch die Signalbauanstalt Zimmermann & Buchloh in Berlin nach deren eigenen Systemen.

In Ausführung begriffen sind zur Zeit noch 65 Centralanlagen, und für etwa 55 weitere Stationen werden zur Zeit die generellen Vorarbeiten gepflogen.

Bis etwa zum Jahre 1896 werden voraussichtlich folgende Schnellzugstrecken des Bayerischen Eisenbahnnetzes durchgehends, mit Ausnahme der noch im Umbau befindlichen Centralbahnhöfe München und Nürnberg, mit vollständigen Sicherungsanlagen ausgerüstet sein:

1. München-Rosenheim-Freilassing,
2. München - Treuchtlingen - Nürnberg - Bamberg - Hochstadt-Probstzella,
3. Treuchtlingen-Würzburg-Aschaffenburg,
4. München-Regensburg-Weiden,
5. München-Ulm,
6. München-Kempten,
7. München-Tutzing,
8. Nürnberg-Würzburg,
9. Nürnberg-Crailsheim und
10. Bamberg-Würzburg.

München, im Juni 1893. F.

Die Kanadische Ueberlandbahn in 1892.

Die nächste Gewinnzahlung im August d. J. wird die behufs Sicherung der Gewinnvertheilung im Jahre 1883 in den Staatsschatz der Herrschaft Kanada hinterlegten Bestände erschöpfen; dieses Ereigniss wurde mit grosser Sorge erwartet, aber die Verwaltung kann — wie sie in dem am 10. Mai d. J. der Hauptversammlung vorgelegten Geschäftsbericht erklärt — mit Stolz darauf hinweisen, dass der Ablauf der auf diese Hinterlegung begründeten Zinsengewähr die Gesellschaft in einer durchaus gesicherten Lage trifft. Denn einerseits liefert ihr Netz einen Reinertrag von mehr als 5 % ihres Gesellschaftskapitals und andererseits hat sie Rücklagen zur Verfügung, die ihr bei eintretendem Bedürfniss gestatten würden, aus ihnen allein 2 Jahre lang 5 % Gewinn zu vertheilen.

Im Jahre 1892 hatte die Gesellschaft eine Einnahme von 21 409 352 D., eine Ausgabe von 12 989 004 D. und einen Ueberschuss von 8 420 348 D.; diesem Ueberschuss traten 203 603 D. an Zinsen hinzu und gaben einen Gesammtbetrag von 8 623 951 D., von dem die festen Lasten 5 102 018 D. verzehrten, so dass ein Reinertrag von 3 521 933 D. verblieb. Zur Vertheilung eines Gewinnes von 5 % an die Antheilscheine sind 3 250 000 D. erforderlich; man entnahm indessen dem Reinertrage des Jahres 1892 nur 1 300 000 D. zur Gewinnvertheilung, die fehlenden 1 925 000 D. dagegen den im Staatsschatz hinterlegten und nunmehr erschöpften Beständen. Demnach konnten in diesem Jahre 2 221 933 D. den Gewinnrücklagen zugeführt werden, die dadurch einen Bestand von 6 923 531 D. erhielten; diese Rücklagen bestehen fast ganz in Baar oder in zeitweiligen, gegen Sicherheit und Zins bewilligten Vorschüssen. Ein Theil dieser Rücklagen kann häufig vorübergehend für die Finanzunternehmungen der Gesellschaft zu deren grossem Vortheil benutzt werden; überhaupt hält es die Verwaltung für zweckmässig, jederzeit einen grossen Theil dieser Rücklagen in Baar zu behalten. Sie hat demnach ein Abkommen bezüglich der Verzinsung mit den Bankiers der Gesellschaft getroffen und beschlossen, 4 000 000 D. bei ihnen zu hinterlegen, um stets die Mittel in Händen zu haben, 5 % Gewinn zu vertheilen, auch wenn der Reingewinn zu einer solchen Zahlung nicht ausreichen sollte.

Der Ueberschuss des Unternehmens einschl. der Bankzinsen ist um 614 291 D. höher als im Vorjahre; diese Mehreinnahme rührt zum nicht geringen Theil aus Landverkäufen her, die sich auf 392 467 (97 250) Acker beliefen und 1 353 618 (414 945) D. ergaben. Die Grösse der angebauten Flächen hat sich im Nordwesten um 30 % vermehrt, so dass die Gesellschaft im laufenden Jahre auf einen bedeutenden Verkehr rechnen kann. Im letzten Winter hatte die Gesellschaft zahlreiche Schwierigkeiten zu überwinden, so dass die Betriebsergebnisse nicht so befriedigend waren, als man hätte erwarten können. Einen Begriff von den Verbesserungen des Netzes erhält man, wenn man erfährt, dass die Gesellschaft in den letzten 15 Jahren 151 Holzbrücken durch ständige Bauten ersetzt hat. Damit ist indessen die Verbesserung der Bahnanlage noch nicht abgeschlossen, auch der Fahrpark soll bedeutend vermehrt werden, um theils neuen Verkehr anzulocken, theils den vorhandenen festzuhalten, und so den Wohlstand der Gesellschaft sicher zu stellen; zu diesen Verbesserungen ist das Kapital theils dem Ueberschuss zu entnehmen, zum grösseren Theil fällt er indessen dem Anlagekapital zur Last. Seit Jahren ist das Kapital für derartige Verbesserungen, für die Einrichtung der Schifffahrtslinie zwischen Kanada und China, sowie für Rückkauf gewisser älterer Schuldverschreibungen durch Ausgabe 4 % Schuldverschreibungen beschafft. Um aber ein angemessenes Verhältniss zwischem dem Grundkapital und den Anleihen zu erhalten, hat die Verwaltung beim Kanadischen Parlament mit Erfolg ein Gesetz beantragt, welches ihr das schon durch ihre ursprüngliche Konzession ertheilte, später aber zurückgenommene Recht wiedergibt, bis zur Hälfte des Betrages der Stamm-Antheilscheine Vorzugs-Antheilscheine auszugeben, sobald eine zu diesem Zweck berufene Hauptversammlung mit Zweidrittel-Mehrheit einen solchen Beschluss fasst. Das Gesetz erlaubt auch, dass jedes neue Werthpapier auf Sterling laute und dass die bestehenden Antheilscheine auf Verlangen des Inhabers in Sterling-Antheilscheine mit der Maassgabe umgewandelt werden, dass 20 £ 100 D. entsprechen.

Die Hauptversammlung hat für dieses Jahr die Beschaffung von 8 000 000 D. Anlagekapital beschlossen, und zwar 1 900 000 D. für ständige Brücken und für sonstige nicht von der Betriebsrechnung zu tragende Verbesserungen der Bahnanlage, 750 000 D. für Getreidespeicher und Erleichterung der Zugänge zu gewissen Endbahnhöfen, 1 250 000 D. für Vermehrung der Fahrbetriebsmittel, 400 000 D. für Erwerbung von Schuldverschreibungen der von der Gesellschaft gewährleisteten Eisenbahn Montreal-Ottawa, endlich 3 700 000 D. für den Bau der Verlängerung der Souris-Zweigbahn bis Pasqua (162 Meilen), der Temiscamingua-Eisenbahn (50 Meilen), der Revelstoke Eisenbahn (28 Meilen) und einer Strecke der Eganville Zweigbahn.

Eine ausserordentliche Hauptversammlung hat alsdann die Beschaffung des bis auf weiteres erforderlichen Anlagekapitals durch Ausgabe von Vorzugs-Antheilscheinen beschlossen und deren Betrag für dieses Jahr auf die oben genannte Summe von 8 000 000 D. beschränkt. Der Vorzugsgewinn

dieser neuen Antheilscheine, die auf Sterling lauten, ist auf 4 % festgesetzt, aber nicht nachzahlbar.

Ueber die Beziehungen zu andern Bahnen, sowie über die Neubaulinien bemerkt der Bericht folgendes: Die Minneapolis, Saint Paul and Sault Sainte Marie railway (bekannt unter dem Namen Soo-Linie), die ihre Selbständigkeit an die Ueberlandbahn gegen eine Zinsengewähr abgetreten hat, zeigt steigende Erträge, so dass die aus der Zinsengewähr erwachsende Gefahr einer Belastung der Ueberlandbahn bedeutend vermindert wird. Die Verlängerung dieser Bahn bis zur International Boundary sowie der Bau einer Abzweigung dieser Bahn nach Station Pasqua der Kanadischen Ueberlandbahn werden in 5 Monaten vollendet sein und die kürzeste Eisenbahnverbindung zwischen Saint Paul, Minneapolis sowie Chicago und der Küste des Stillen Meeres schaffen. Die gleichfalls unter Aufsicht der Ueberlandbahn stehende Duluth, South Shore and Atlantic Railway erfuhr seit 2 Jahren einen Rückgang ihres Eisenerzverkehrs, doch wird der Rückgang jetzt durch eine bedeutende Steigerung des Verkehrs mit Forsterzeugnissen ausgeglichen. Jedenfalls lassen die bisherigen Betriebsergebnisse beider Bahnen erwarten, dass sie keineswegs die Erträge der Ueberlandbahn schädigen, sondern noch bedeutend heben werden.

Von den Neubaulinien ist im Berichtsjahre die Souris-Zweigbahn um 47 Meilen bis zu den Kohlenbergwerken von Estevan verlängert worden, so dass sich die Präriestrecken von Manitoba und Assiniboia billigen Brennstoff besorgen können. Ferner sind die Linie Deloraine-Napinka (18,6 Meilen), welche die Souris- mit der Südwest-Zweigbahn verbindet, sowie die Linie Souris-Nesbitt (18,5 Meilen), welche die Souris- und Glemboro-Zweigbahnen verbindet, fertiggestellt worden; die Pipestone-Zweigbahn ist auf eine Entfernung von 31,3 Meilen vollendet. Für diese 4 Linien hat die Gesellschaft von der Provinz Manitoba eine Beihilfe von 204 775 D. und von der Regierung 6 400 Acker für jede Meile Bahn erhalten.

Da die Schifffahrt auf dem Columbiafluss zwischen Revelstoke und der Spitze der Arrow-Seen nur 3 Monate im Jahre angängig ist, so ist der Bau einer Bahn von 28 Meilen Länge in Aussicht genommen, um die Verbindung mit der gesellschaftlichen Linie Columbia-Kootenay aufrecht zu erhalten und dadurch die Gesellschaftsinteressen in Britisch Südcolumbia zu wahren. Seit Jahren schon kam der Bau einer Zweigbahn in Frage, die von der Hauptlinie bei Renfrew ausgehen und durch die grossen Kiefernwaldungen des Ontario westwärts nach Eganville (22 Meilen) führen soll; die Bahn wurde auf Grund einer Konzession der Atlantic and Northwest Railway, welche die Gesellschaft erworben hat, in Angriff genommen und ist bereits dem Betriebe übergeben.

Die Gesellschaft hat einen Pachtvertrag auf 99 Jahre bezüglich der Montreal and Lake Maskinonge Railway, die von Saint Felix nach Saint Gabriel (11 Meilen) führt, abgeschlossen; die Vergütung an die Eigenthumsgesellschaft beträgt 40 % der Betriebseinnahme, doch hat die Ueberlandbahn das Recht, die Bahn zu irgend einem Zeitpunkt gegen Zahlung von 7 000 D. für die Meile käuflich zu erwerben. Ausserdem steht die Gesellschaft in Unterhandlung wegen Pachtung der Linie der Alberta Railway and Coal Company, die von Dunmore nach den Kohlenbergwerken von Lethbridge (109 Meilen) führt; als Vergütung an die Eigenthümerin sind 40 % der Betriebseinnahmen vorgesehen, bei etwaigem Ankauf, der bis Ende 1897 zu erfolgen hat, erhält die Eigenthümerin 9 000 D. für die Meile. Die Ueberlandbahn braucht diese Bahn, wenn sie eine Linie durch den Crow's Nest Pass bauen will und jedenfalls deckt der Verkehr die Betriebskosten.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1796 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 1. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Herrenhause.

Auf der Tagesordnung der Sitzung vom 1. d. Mts. stand die Berathung der Sekundärbahn-Vorlage.

Der Referent der Eisenbahnkommission, Ober-Bürgermeister Küper-Crefeld, befürwortet den Antrag der Kommission, die Vorlage in der vom Abgeordnetenhause beschlossenen Fassung anzunehmen. Das Herrenhaus genehmigte diesen Antrag.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

Bei der Berathung des Berichts der verstärkten Budgetkommission und des Berichts der Rechnungskommission, betreffend die Uebersicht von den Staatseinnahmen und -Ausgaben für 1891/92 gibt auf Anregung des Abg. Sattler

Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen die Zahlen des Abschlusses der Eisenbahnverwaltung für 1892/93 bekannt. Die Einnahmen waren auf 966 Millionen veranschlagt, sie haben 921 Millionen betragen, sind also um 45 Millionen zurückgeblieben, die Ausgaben sind um 14,5, im Extraordinarium um 2 Millionen hinter dem Voranschlag zurückgeblieben. Der Minderüberschuss, welcher bei der Vorlage des Etats auf 61 Millionen veranschlagt war, beträgt demnach nur etwa 28 Millionen. Die wirklichen Einnahmen von 1892/93 haben sich gegen 1891/92 um 1 260 000 ℳ verbessert. Die Minderausgabe von 14,5 Millionen ist fast ausschliesslich bei den technischen Etatstiteln erzielt worden; nur bei diesen ist auch in der Zukunft eine Ersparniss zu erhoffen. Die Ausgaben für Löhne und Gehälter sind an und für sich als feststehend anzusehen. Das relativ günstige Wirthschaftsergebniss ist nicht etwa durch Unterlassung nothwendiger Ausgaben in den technischen Titeln herbeigeführt worden. Diese Zahlen gestatten den berechtigten Schluss, dass der Abschluss nach den strengsten Vorschriften der Vorsicht erfolgt ist und als durchaus solider auch vor der Kritik des Hauses bestehen wird. Wenn er unerwartet günstig geworden ist, so gebührt der Dank vor allem den Beamten der Verwaltung, welche der Aufforderung, sparsam zu wirthschaften, in vollstem Maasse nachgekommen sind. Die Einnahmen im laufenden Jahre 1893/94 sind für 2 Monate bereits zu übersehen. Der Lokalverkehr ergibt ein Plus gegen das Vorjahr von 5 444 000 ℳ aus Personen- und Gepäckverkehr, aus dem Güterverkehr 3 800 000 ℳ, zusammen etwa 9 300 000 ℳ.

Die verstärkte Budgetkommission beantragt:

1. die Ueberschreitung im Etat der Eisenbahnverwaltung zu genehmigen;
2. die Staatsregierung zu der Erwägung aufzufordern, ob nicht behufs Herbeiführung eines beschleunigten Enteignungsverfahrens eine Aenderung des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 nothwendig und unbeschadet der Rechte der Grundeigenthümer herbeizuführen wäre;
3. die Staatsregierung zu einer dahin gehenden Aenderung des Gesetzes vom 27. März 1882 aufzufordern, dass der Staatshaushalt und die Staatsfinanzen besser als bisher gegen die störenden Wirkungen der schwankenden Ueberschüsse der Staatseisenbahn-Verwaltung geschützt, und der letzteren nicht die Lösung ihrer wirthschaftlichen Aufgaben erschwert wird.

Abg. Schöller (frk.) weist auf die Schäden hin, welche bei der Forderung neuer Bahnlinien durch die gegenwärtige Fassung des Enteignungsgesetzes entstehen, dringt auf Abhilfe und ersucht das Haus, die bezügliche Resolution der verstärkten Budgetkommission anzunehmen.

Abg. Dr. Hammacher (nl.) befürwortet als Berichterstatter der verstärkten Budgetkommission die Annahme der Resolution, welche die Abänderung des Garantiegesetzes fordert. Erfreulicherweise habe die Regierung in der Kommission eine entgegenkommende Erklärung abgegeben. Unsere Staatsbahnen könnten hauptsächlich deshalb jetzt billiger wirthschaften, weil die Preise der Materialien so sehr herabgegangen seien, ja zu Preisen verkauft werden müssten, welche nur noch die Selbstkosten deckten. Die Gründe der im Vorjahre erfolgten ausserordentlichen Etatsüberschreitungen seien in der Richtung erledigt, dass die dominirende Stellung der Eisenbahnverwaltung, wie sie sich früher gestaltet hatte, jetzt verlassen worden sei, dass die Eisenbahnverwaltung den staatsrechtlichen und finanzrechtlichen Gesichtspunkten mehr als früher Rechnung trage.

Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen ist über die Anerkennung erfreut, welche der Berichterstatter seiner Verwaltung gezollt hat. Die Vorlage einer Abänderung des Garantiegesetzes werde in der nächsten Session wohl erfolgen. Die Anregung einer Aenderung des Enteignungsgesetzes sei sehr dankenswerth, die Eisenbahnverwaltung stehe dieser sympathisch gegenüber und auch sie empfinde die Uebelstände, welche dessen jetzige Fassung mit sich bringe, sehr deutlich. Die Aenderung sei aber eine sehr weit aussehende Maassregel; es müsse daher versucht werden, zunächst auf administrativem Wege einen Theil dieser Uebelstände zu beseitigen, und zu diesem Zweck sei er bereits mit dem Finanzminister ins Benehmen getreten.

Abg. Rickert (dfr.): Der günstige Abschluss, der uns heute vorgeführt wird, geht darauf zurück, dass in den vor-

hergehenden Jahren die Ausgaben 63, ja 75 % der Einnahmen betragen haben. Jetzt ist an den Ausgaben gespart worden, aber auch der Minister wird nicht dafür garantiren können, dass andauernd auf diesem Wege günstigere Abschlüsse erzielt werden. Wie das Eisenbahn-Garantiegesetz geändert werden soll, sei nicht abzusehen. Das Gesetz könne und werde niemals die Regierung und die Gesetzgebung verhindern, wenn die Finanzlage es erfordert, die Eisenbahnüberschüsse zu allgemeinen Staatsausgaben in ihrem ganzen Umfange zu verwenden. Mit der Annahme dieser Resolution werde die Finanzgebahrung jedenfalls nicht im geringsten geändert.

Abg. Dr. Hammacher bleibt den Ausführungen des Abg. Rickert gegenüber dabei, dass die Forderung der Kommission auf dem Wege einer Abänderung des Eisenbahn-Garantiegesetzes sehr wohl erfüllt werden könne.

Unterstaatssekretär Meinecke bemerkt, dass der Finanzminister dem Wunsche des Abg. Rickert nicht werde entsprechen können, die Richtung anzugeben, in welcher die Reform des Garantiegesetzes sich zu bewegen haben würde. Die Vorlage müsse in Vorbesprechungen zwischen den verschiedenen in Betracht kommenden Ressorts vorbereitet werden und in diesem Stadium sei daher eine Aeusserung über die Richtung der Reform nicht thunlich.

Es werden darauf die Anträge der verstärkten Budgetkommission und der Antrag der Rechnungskommission, die Etatsüberschreitungen und ausseretatsmässigen Ausgaben vorläufig zu genehmigen, mit grosser Mehrheit angenommen.

In der Sitzung vom 1. d. Mts. gelangte der Bericht über die Ergebnisse des Betriebs der Preussischen Staatseisenbahn im Betriebsjahr 1891/92 nochmals zur Berathung. Berichterstatter der verstärkten Budgetkommision, welche den Bericht vorberathen hat, ist Abg. Dr. Hammacher.

Die Kommission beantragt:

1. den vorgelegten Bericht durch Kenntnissnahme für erledigt zu erklären;
2. die Staatsregierung aufzufordern, den Betriebsbericht der Eisenbahnverwaltung in Zukunft unter möglichster Berücksichtigung der Grundlagen des Etats aufzustellen und insbesondere zur Aufklärung der Abweichungen von dem Etat zu benutzen;
3. die Staatsregierung aufzufordern, in dem Bericht thunlichst genaue Angaben über die Wirkungen der eingeführten wichtigeren Tarifermässigungen und sonstigen wichtigeren Verkehrserleichterungen vorzulegen;
4. die Staatsregierung aufzufordern, die Ausgabe von direkten Fahrkarten zwischen Stationen des Preussischen Staatseisenbahnnetzes und demgemäss die Ausgabe von Rückfahrkarten thunlichst auszudehnen.

Der Referent geht namentlich auf die unter Nr. 4 erhobene Forderung der Ausdehnung des Systems der Rückfahrkarten näher ein und hebt hervor, dass die Kommission einstimmig diese Ausdehnung wünsche. Die Besorgniss, dass eine solche Ausdehnung eine Demoralisation des Beamtenthums mit sich bringen werde, sei zwar nicht ungerechtfertigt, werde aber durch geeignete Verwaltungsmaassnahmen zu beseitigen sein.

Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen erwiderte, dass die Staatsregierung dem Antrag 1 und dem Antrag 2 zu entsprechen gern bereit sein werde. Was den Antrag 4 betreffe, so seien die Verhandlungen zwischen den Deutschen Staaten bezüglich der Dauer der Rückfahrkarten zur Zeit noch nicht beendet. Die Konferenz tage zur Zeit noch in Karlsruhe. Es sei erst die erste Lesung der Beschlüsse erfolgt, die zweite Lesung werde in der nächsten Woche erfolgen. Es habe also eine Beschlussfassung der Preussischen Staatsbehörden darüber noch nicht stattfinden können. Die Konferenzbeschlüsse schlössen aber nicht nur eine Erleichterung der in Preussen jetzt geltenden Grundsätze, sondern auch eine Einschränkung derselben in sich, indem die Dauer der Rückfahrkarten auch für weite Entfernungen auf 10 Tage beschränkt werde. Bedenken gegen die Ausdehnung der Dauer der Rückfahrkarten seien daraus herzuleiten, dass vielleicht bald Malversationen seitens des Publikums und der Beamten sich daran knüpfen, wie es ja auch jüngst vorgekommen sei. Es werde auch untersucht, ob noch auf anderen Linien solche Dinge vorgekommen sind. Diese Untersuchungen seien aber noch nicht abgeschlossen, er könne daher noch keine Auskunft darüber geben. Die Forderung einer allgemeinen Gültigkeitsdauer von 10 Tagen enthalte nicht nur eine Erweiterung, sondern auch eine Beschränkung des jetzigen Zustandes, weil für weitere Entfernungen auch eine längere Dauer zur Zeit schon gelte. Die vorgekommenen Malversationen würden ihre Ahndung finden; die Untersuchungen seien zur Zeit noch nicht abgeschlossen.

Abg. Broemel befürwortet den Antrag 4 der Kommission. Hoffentlich werde, wenn die übrigen Verwaltungen das Bayerisch-Württembergische System einzuführen geneigt seien, die Preussische Staatsbahnverwaltung allein sich nicht ausschliessen.

Darauf gelangen die Kommissionsanträge zur unveränderten Annahme.

Landes-Eisenbahnrath.

Der Landes-Eisenbahnrath tritt am 7. d. Mts. zur Berathung zusammen. Auf der Tagesordnung stehen:

1. Ausnahmetarif für Eichen-Grubenholz von Papenburg nach dem Ruhrkohlengebiet,
2. Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zur Ausfuhr von Mitteldeutschen Stationen über die Belgischen und Niederländischen Häfen,
3. Antrag auf Anwendung der Durchfuhrtarife für Russisches Getreide auf Mehl zur Ausfuhr,
4. Nachweisung der seit der Mittheilung vom 11. Oktober 1892 genehmigten Veränderungen von Ausnahmetarifen.
5. Antrag auf Wiedereinführung und Ausdehnung der Ausnahmetarife für Kohlen nach den Oderumschlagsstellen bei Breslau, ausserdem
6. mehrere von der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen vorberathenen, für die Beschlussnahme der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Anträge von allgemeinerem Interesse zur Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, betreffend Beförderung und Tarifirung von Malzkeimen, Mineraldünger, Eisen und Stahl des Spezialtarifs II, komprimirten Stahlwellen, Kupfervitriol, Specksteinmehl, Glas- und Schmiergelpapier, sowie Schmiergelleinen zur Ausfuhr und Glastafeln.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Am 1. d. Mts. ist die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Hagen unterstellte Bahnstrecke Marienheide-Gummersbach mit den Stationen Kotthausen und Gummersbach für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privat-Depeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet worden.

Sächsische Staatseisenbahnen. Auf den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen ist am 19. Juni d. J. die bei dem Personen-Haltepunkt Seidau der Strecke Bautzen-Königswartha abzweigende, 2,24 km lange Industriebahn im Spreethal mit der Güterhaltestelle Seidau dem Verkehr übergeben worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Am 15. d. Mts. wird der zwischen Vastorf und Dahlenburg belegene Haltepunkt Bavendorf für den Personenverkehr eröffnet werden. Reisegepäck wird nur nach, nicht auch von Bavendorf abgefertigt.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. August d. J. wird der an der Bahnstrecke Halle-Bebra westlich von Station Eisenach neu erbaute Haltepunkt Eisenach-West für den Personenverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Hannover. Die an der Bahnstrecke Harburg-Cuxhaven gelegene Haltestelle Dollern ist am 1 d. Mts auch für Eilgüter und Frachtstückgüter, sowie für lebende Thiere — einzeln und in Wagenladungen — eröffnet worden. Von dem Verkehr auf der Haltestelle sind somit fernerhin nur ausgeschlossen Leichen und Fahrzeuge, ferner Sprengstoffe und feuergefährliche Gegenstände.

Anderweite Bezeichnung von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Die an der Bahnstrecke Siegburg-Derschlag belegene Station Gummersbach führt fortan die Bezeichnung „Niedersessmar (Gummersbach)“.

Preussische Staatseisenbahnen.

Prämiirung nützlicher Erfindungen.

Um den Bestrebungen Förderung angedeihen zu lassen, welche auf die Verbesserung der baulichen Betriebs- und Verwaltungseinrichtungen der Eisenbahnen gerichtet sind und darauf abzielen, die neuesten Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung auf technischem Gebiet für das Eisenbahnwesen nutzbar zu machen, sind seit einigen Jahren in dem Etat der Staatseisenbahnverwaltung Mittel zur Prämiirung nützlicher Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens vorgesehen. Für das abgelaufene Etatsjahr haben hieraus 12 Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung und zwar 6 mittleren und 6 höheren Beamten Prämien im Gesammtbetrage von 4900 ℳ für Erfindungen gewährt werden können, welche im wirthschaftlichen Interesse der Eisenbahnverwaltung von Werth sind.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Geschäftsberichte wurden im Jahre 1892/93 zusammen 78 900 Personen, 436 900 t Güter aller Art und 269 413 t Eisenerz befördert.

Der Eisenerzverkehr belief sich im Siegener Gebiet auf 87,23 %, der Versand nach dem Ruhrgebiet betrug 12,02 % und der Empfang aus dem Lahngebiet 0,75 %.

Die Einnahmen betrugen 329 511 ℳ (hiervon aus dem Personen- und Gepäckverkehr 9 428 ℳ und aus dem Güterverkehr 292 431 ℳ), die Ausgaben 144 394 ℳ, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 185 117 ℳ und abzüglich der konzessions- und satzungsmässigen Rücklagen in die verschiedenen Fonds ein verfügbarer Ueberschuss von 172 227 ℳ, welcher wie folgt Verwendung findet: Verzinsung der Prioritätsobligationen 4 500 ℳ, persönliche Gewinnantheile 10 347 ℳ, Staats-Eisenbahnsteuer 2 124 ℳ, Tilgung der Prioritäts-Stammaktien 98 000 ℳ, 6 % Dividende an die Prioritäts-Stammaktien 24 270 ℳ, 5 % Dividende an die Stammaktien 30 000 ℳ, Rücklage in den Bilanzreservefonds 2 714 ℳ und Vortrag auf die nächstjährige Rechnung 272 ℳ.

Mecklenburgische Südbahn.

In der am 30. Juni d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Verwaltung Entlastung ertheilt. Der Vorsitzende theilte mit, dass die Fusion mit der Parchim-Ludwigsluster Bahn aussichtslos sei, da die Mecklenburgische Regierung sich dieser Vereinigung gegenüber ablehnend verhalte. Das Angebot gehe dahin, dass die Mecklenburgische Regierung 2 106 000 ℳ 3,5 % konsolidirte Mecklenburgische Landesschuld biete mit der Bedingung, dass die Stammaktien Lit. A und die Prioritäts-Stammaktien zu gleichen Theilen an diesem Betrage partizipiren. Das Angebot entspreche 45 % für die Prioritäts-Stammaktien. Da die Generalversammlung nicht beschlussfähig war, wird eine neue Generalversammlung Mitte September d. J. berufen, welche endgültig über die Fusion, sowie über die Regierungsofferte Beschluss fassen soll.

Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

Die unter der Centralverwaltung für Sekundärbahnen H. Bachstein in Berlin stehende Bahn hat im Jahre 1892 bei einer Einnahme von 203 251 ℳ einen Ueberschuss von 118 207 ℳ erzielt. Hierzu tritt der Zuschuss des Betriebspächters mit 17 676 ℳ, so dass der zur Verfügung stehende Gesammtüberschuss 125 883 ℳ beträgt. Hiervon fliessen in den Erneuerungsfonds 14 135 ℳ und in den Reservefonds 1 000 ℳ; an die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft ist auf Grund des Betriebsvertrages die Hälfte der Roheinnahme für 1892 mit 97 360 ℳ zu zahlen, der Zuschuss für Verzinsung und Tilgung der Anleihe I — 120 000 ℳ — (zur Betheiligung beim Aktienkapital der Mecklenburgischen Südbahn) beträgt 2 700 ℳ, 4 % Zinsen auf die Anleihe II — 150 000 ℳ — (zur Vergrösserung der Bahnanlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel) erfordern 6 000 ℳ, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer dienen 3 498 ℳ und zur Deckung der Verwaltungskosten der Gesellschaft 1 189 ℳ.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

Bei der am 28. Juni d. J. stattgehabten Berathung über den Antrag der Abgg. Eckels und Genossen, betreffend die Aufhebung der am 1. September 1891 und 17. Dezember 1892 eingeführten Staffeltarife für Getreide, Mehl und Malz, rechtfertigte der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen diese Staffeltarife wie folgt:

Es hat sich erwiesen, dass, weit davon entfernt, der Staatseisenbahn-Verwaltung Opfer aufzuerlegen, vielmehr im Gegentheil der Staffeltarif sehr günstig für die Eisenbahnverwaltung gewirkt hat. Der Staffeltarif hat den Vortheil, dass er seine Begünstigung nur da wirksam zeigt, wo sie wirklich Noth thut, nicht aber zugleich auch die Nebenwirkung hat, auch für andere Transportentfernungen und für das ausländische Getreide vortheilhaft einzuwirken. Der Staffeltarif — das ist die Tarifirung zu sinkenden Sätzen mit wachsender Entfernung — ist an und für sich wirthschaftlich und finanziell gerechtfertigt; denn er steht im richtigen Verhältniss zu den Selbstkosten. Dies näher darzulegen, bedarf es wohl kaum; es ist sofort einleuchtend, dass weit billiger 1 Wagen auf 1 000 km gefahren werden kann, als 100 Wagen auf 10 km. Ich will in dieser Beziehung nur hervorheben, dass man, um 100 Wagen auf 10 km fahren zu können, da der Wagen 2 bis 3 Tage ausbleibt, für diese Leistung 200 bis 300 Wagen vorhalten muss; wenn ich einen Wagen auf 1 000 km fahre, so erfordert die Umlaufszeit 10 bis 12 Tage, ich habe daher nur 10 bis 12 Wagen nothwendig. Dieser Unterschied des Vorhaltens von 10 bis 12 gegen 200 bis 300 Wagen ist so einleuchtend, auch für jeden Laien im Tarifwesen, dass eine weitere ziffermässige Entwickelung der Vortheile daraus wohl überflüssig ist. Es unterliegt aber auch gar keiner Frage, dass die Kosten, die durch den Transport und die Expedition bei diesem einen Wagen auf 1 000 km entstehen, sehr viel geringer sind, als bei den 100 Wagen auf 10 km. Ein grosser Theil der Selbstkosten des Güterverkehrs ist überhaupt von der Transportlänge unabhängig; er entsteht bei 1 km ebenso gut wie bei 1 000 km. Der Frachtbrief, der geschrieben wird für 1 000 km, die ganzen Expeditionskosten sind dieselben wie für 10 km; aber auch die Rangirungskosten, die Betriebskosten nehmen erheblich ab mit der steigenden Entfernung.

Die Staffeltarife sind daher, rein fiskalisch betrachtet, für die Staatseisenbahn-Verwaltung entschieden die richtigeren; sie sind es aber auch wirthschaftlich, denn sie ermöglichen, oder ich will lieber sagen, sie erleichtern der Eisenbahnverwaltung die Aufgabe, den Ausgleich der Güter zwischen den Orten des Angebots und der Nachfrage auch für weitere Entfernungen und zu Frachtsätzen zu befördern, welche mit dem Werthe des Gutes in einem annehmbaren Verhältnisse stehen.

Von diesem Standpunkt ausgehend, ist die Staatseisenbahn-Verwaltung in neuerer Zeit überall da, wo sie neue Tarife machen musste, auch stets bemüht gewesen, in erster Linie zu untersuchen, ob es nicht ohne zu arge Beeinträchtigung wirthschaftlicher Interessen, ohne zu scharfe Verschiebungen hervorzurufen, möglich sei, Staffeltarife für die betreffenden Relationen herbeizuführen.

Es bestehen schon eine ganze Reihe von Staffeltarifen bei den Staatseisenbahnen. Schon der Spezialtarif III ist ein Staffeltarif, wenn auch ein sehr milder; es bestehen Eisenerz-, Düngemittel-, Rohstoff- usw. Tarife mit Staffel. Aus dem langen Verzeichniss bereits bestehender Staffeltarife will ich nur noch den bereits seit Jahren bestehenden Staffeltarif für Getreide aller Arten und für Mühlenfabrikate, Hülsenfrüchte, Oelsamen für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg hervorheben, der das Ostpreussische, Westpreussische und Posensche Getreide und Mehl nach Berlin bringt; derselbe besteht seit einer Reihe von Jahren und hat, so viel der Eisenbahnverwaltung bekannt ist, nur auf das vortheilhafteste gewirkt. Sind die Ausführungen des Herrn Abg. Eckels richtig, so müsste dieser Tarif ebenso gut aufgehoben werden, wie der allgemeine Staffeltarif für Getreide. Denn was dem einen recht ist, das ist dem andern billig. (Sehr wahr!) Warum soll der Landwirth in der Provinz Brandenburg es sich gefallen lassen, dass das Posensche und Ost- und Westpreussische Getreide ihm Konkurrenz macht; warum sollen es sich die Berliner Mühlen gefallen lassen, dass die Posener und Bromberger Mühlen ihnen ihre Produkte auf den Hals schicken? (Sehr richtig!) Ist das richtig, was der Herr Abg. Eckels ausführt, so müssen wir zum 1. Oktober auch für Berlin wieder Getreide und Mehl im Spezialtarif I führen. (Sehr richtig!)

Dann besteht für Holz ebenfalls ein Staffeltarif. M. H., Sie werden sich erinnern, dass in den beiden Häusern des Landtages schon lange der Antrag gestellt ist, auch für Holz neue Staffeltarife mit stärker wirkender Staffel einzuführen. In Schlesien hätten Sie ebenfalls Vortheil hiervon. Es besteht für Steine ein Staffeltarif, für Eisen, für Holzzeugmassen, für bearbeitete Steine, gebrannten Kalk, Wegebaumaterial, für Kohlen und für Düngemittel und für weiss Gott was alles auch noch. Es liegen mir hier 28 Staffeltarife vor, die zur Zeit schon innerhalb der Staatseisenbahn-Verwaltung gelten; die würden wir dann bei der Gelegenheit auch aufheben müssen. (Sehr richtig!)

Alle unsere Nachbarn haben Staffeltarife und die für unser Getreide in Betracht kommenden erst recht. Die Russen sind sogar so weit gegangen, Mehl noch billiger zu fahren als Getreide; Belgien hat Staffeltarife für Getreide und Mehl, ebenso Oesterreich und Ungarn. Das sind gerade diejenigen, welche uns, bezüglich der Getreide auf allen unseren Grenzen flankirend, Konkurrenz machen. Heben wir unseren Staffeltarif auf — die ganze Nachbarschaft freut sich darüber, und die Interessenten der Wasserwege natürlich erst recht.

Und was die Wasserwege betrifft — gerade diejenigen, die von jeher und auch heute noch gegen die Staffeltarife ankämpfen, sind es, die für den Dortmund-Emskanal, den Mittelland-, den Weser-, den Rhein-Dortmundkanal, die Fortsetzung des Mainkanals, die Vertiefung aller Ströme auf das lebhafteste eintreten.

Welches wird die Wirkung sein, wenn diese Wasserstrassen in Betrieb sein werden? (Sehr gut!) — Wir transportiren mit den Staffeltarifen immer noch mehrfach theurer, wie das die Wasserstrasse thut —, dann können Sie sich überhaupt nicht mehr wehren gegen das inländische und gegen das ausländische Getreide; dann kommt es zu ganz anderen Preisen noch ins Land hinein, als es mit unseren dagegen immerhin noch sehr unschuldigen Staffeltarifen der Fall ist.

Ich habe stets erklärt, ich bin kein Gegner der Kanäle; im Gegentheil, ich halte jede Verbesserung der Verkehrswege für eine grosse Errungenschaft des Landes; aber man darf sich doch nicht darüber im Unklaren befinden, dass die Fertig-

stellung der Kanäle, in erster Linie des Mittellandkanals, zu Verschiebungen in den wirthschaftlichen Produktionsverhältnissen führen wird, die wir heutzutage noch gar nicht übersehen können, die aber in ihrer Schlussbilanz, davon bin ich überzeugt, für das Land erspriesslich sein werden. (Sehr richtig!)

Aus diesen Gründen kam die Staatsregierung zu dem Entschluss, am 1. September 1891 die Staffeltarife einzuführen, allerdings genöthigt zunächst durch akute Nothstände. „Versuchsweise", hat die Staatsregierung gesagt. Auf dem Standpunkt steht die Staatsregierung auch noch; sie würde den Versuch als gescheitert ansehen, wenn ihr der Nachweis geführt würde, die Staffeltarife wirken wirthschaftlich überwiegend ungünstig. Allein die praktische Erfahrung, die wir in den 2 Jahren gemacht haben, hat uns bezüglich des Getreides meiner Ueberzeugung nach das Gegentheil bewiesen.

Als wir am 1. September 1891 die Staffeltarife einführten, wurde dieser Entschluss der Staatsregierung von allen Seiten — ich erinnere mich nicht, ein abweichendes Urtheil gehört oder in der Presse gelesen zu haben — freudig begrüsst; man sagte: die Staatsregierung hat richtig gehandelt. Nachdem die akuten Nothstände beseitigt waren, hat man allerdings in einem grossen Theile des Landes erwartet, es würde nun auch der Staffeltarif beseitigt werden, und dahin gehende Anträge sind in grosser Zahl gestellt worden. Die Staatsregierung musste sich sagen, dass, um den Versuch zu richtigen Ergebnissen zu führen, das Jahr vom 1. September 1891 bis dahin 1892 nicht geeignet wäre. Das wird wohl von jedem, mag er Gegner oder Freund der Staffeltarife sein, zugestanden werden. Es war ein Jahr des Mangels, und die Verfrachtung an Brotfrüchten, theilweise auch an Mehl, eine beschränkte, infolgedessen konnte man von den Staffeltarifen nicht den Gebrauch machen, den man in normalen Zeiten würde gemacht haben. Auf das Jahr des Mangels folgte 1892/93 ein Jahr des Ueberflusses. Wir lernten also sofort die Kehrseite des Versuches kennen. Die Ernte des Jahres 1892 im Inlande wäre imstande gewesen, den gesammten Bedarf des Landes zu decken, ohne dass ein Korn vom Ausland nöthig gewesen wäre. Wir wären ja in einer glücklichen Lage gewesen, wenn es uns allein so gegangen wäre, allein den anderen, wenigstens dem grossen Theil der in erster Linie als wettbewerbend in Betracht kommenden Ländern war es gerade so ergangen; insbesondere hatte Amerika eine ganz ausserordentlich reiche Ernte. Dazu kam noch, dass, was wir im Herbst 1891 noch nicht wussten, was wir aber nachher konstatiren konnten, trotz des Mangels noch grosse Vorräthe in den Lägern vorhanden waren, insbesondere in den Transitlägern des Westens. Da lagen aufgespeichert vor der Ernte 1892 noch solche bedeutende Massen, dass diese allein geeignet waren, einen fühlbaren Druck auf den Preis auszuüben, auch wenn gar kein Getreide aus dem Ausland oder aus dem Osten dazu gekommen wäre. Wir konnten uns unter diesen Umständen wirklich nicht entschliessen, den eben eingeführten Staffeltarif für Getreide wieder aufzuheben.

Der Staffeltarif hat aber auch den gehegten Erwartungen entsprochen. Die Statistik zeigt, dass der Staffeltarif die Beförderung auf weite Strecken erheblich vermehrt hat, selbst in dem ungünstigen Jahre 1891, noch viel mehr aber vermehrt hat in dem naturgemäss günstigen Jahre 1892 93.

Bekanntlich tritt der Staffeltarif im Inland erst von 200 km, vom Ausland erst von 240 km von der Grenze ab in Wirksamkeit. Es ist Getreide über 200 km verfrachtet worden vor der Einführung des Staffeltarifs, 10 % der Gesammttransportmenge. Die Verfrachtung über 200 km stieg im Jahre 1891/92 auf 13,4 %, im Jahre 1892/93 auf 20 %.

Die Staatseisenbahn-Verwaltung hat es für ihre Pflicht erachtet, auf das sorgfältigste der ganzen Bewegung der Artikel des Staffeltarifs zu folgen; wir haben unsere Güterexpeditionen, Betriebsdirektionen und Direktionen mit dieser Angelegenheit in den beiden Jahren reichlich gedrangsalt; aber wir können sagen, dass wir über den Gang der Bewegung vollständig und klar unterrichtet sind und dass wir über jegliche wirthschaftliche Verschiebung Ihnen Aufklärung zu geben imstande sind.

(Schluss folgt.)

Aus der Schweiz.

Gotthardbahn.

Der 21. Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrathes ist erschienen. Die Einnahmen betrugen 1892 aus: dem Personentransport 4 743 639,57 Frcs. (1891: 4 712 049,99 Francs), Gepäcktransport 451 472,83 (458 463,25) Frcs., Thiertransport 229 076,73 (323 578,59) Frcs., Gütertransport 8 427 221,96 (7 498 310,47) Frcs. Total der Einnahmen aus dem Eisenbahntransport 13 851 411,09 (12 992 402,30) Frcs., also 859 008,79 Frcs. mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen aus verschiedenen Quellen sind 580 652,56 (540 477,05) Frcs. Es folgt daher das Total der Einnahmen zu 14 432 063,65 Frcs. gegenüber 13 532 879,35 Frcs. im Jahre 1891. Die Einnahmen aus dem Eisenbahntransport sind gegenüber 1891 um 6,61 % und gegenüber 1890 um 9,03 % gestiegen. Es ist namentlich der Gütertransport gestiegen. Betreffend die monatlichen Einnahmen weist der Januar mit 824 302,64 Frcs. die kleinste und der Oktober mit 1 475 882,51 Frcs. die grösste Einnahme auf. Das Ausgabenkonto gibt für 1892 7 729 119,35 Frcs. an gegenüber 7 507 649,10 Frcs. im Jahre 1891, das ergibt ein Mehr für 1892 von 367 388,83 Frcs. Die Personalausgaben sind erheblich gestiegen und zwar um 59 069,67 Frcs., wovon das Meiste auf das Streckenpersonal fällt. Zwischen den 5 grösseren Schweizerischen Eisenbahnen besteht ein Vertrag, laut dem bei ausserordentlichen Unfällen die zu entrichtenden Entschädigungen auf die 5 Gesellschaften vertheilt werden. Für die Unglücke auf der Jura-Simplonbahn bei Mönchenstein und Zollikofen musste die Gotthardbahn bis jetzt 84 492,61 Frcs. bezahlen.

Das finanzielle Gesammtresultat der Gotthardbahn ergibt 8 807 425,55 Frcs. Reineinnahmen. Hiervon kommen zur Verwendung: 21 974,75 Frcs. für Kontokorrentzinsen und Provisionen, 3 955 336,35 Frcs. für Verzinsung der konsolidirten Anleihen, 200 000 Frcs. für Verzinsung der neuen Aktien während der Einzahlungsperiode, 283 952,49 Frcs. für Amortisationen, Abschreibungen und Einlage in den Baufonds, 1 287 262,44 Frcs. für Einlage in den Spezialfonds, 244 235,40 Frcs. für die Hilfskasse der Beamten und Angestellten und für die Reserve, 2 600 000 Frcs. als 6,5 % Dividende an die Aktionäre und endlich 214 664,12 Frcs. als Saldovortrag auf 1. Januar 1893. Den statistischen Tabellen ist zu entnehmen, dass befördert wurden: Personen 1 452 585 (1 388 671), Gepäck 5 189 (5 154) t, Stück Vieh 63 195 (85 869), Güter aller Art 770 077 (706 132) t. Der Transport der Lebens- und Genussmittel macht 34,94 % der Tonnenzahl aus, Metallwaaren 15,11 % und Brennmaterialien 13,88 %. Die Gotthardbahn besitzt zur Zeit 96 Maschinen, 209 Personenwagen, 36 Gepäckwagen und 1 234 Güterwagen.

Jura-Simplonbahn.

Von der Firma Gebrüder Sulzer in Winterthur soll der Jura-Simplonbahn eine aussergewöhnlich günstige Offerte zur Uebernahme des Simplondurchstiches gemacht worden sein. Man sagt, es werde dadurch vielleicht möglich auf die Subvention Italiens zu verzichten. Nähere Angaben über diese Angelegenheit sind noch nicht an die Oeffentlichkeit gedrungen.

Brienz-Rothhornbahn.

Das Bundesgericht hat über die Brienz-Rothhornbahn, welche erst vor einem Jahre eröffnet wurde, die Liquidation verfügt. Massenverwalter ist Advokat Ryff in Zürich. Das Aktienkapital beträgt 1 700 000 Frcs., das Obligationenkapital 1 000 000 Frcs. Die Bahn bleibt im Betriebe.

Konzessionen.

Es wurden bis jetzt in gegenwärtiger Session der Bundesversammlung folgende Konzessionen ertheilt: Für eine Bahn (normalspurig) von Suhr über Schoftland nach Sursee mit 25 km Länge, 10 ‰ Maximalsteigung und 6 Stationen; für eine Bahn (normalspurig) Konolfingen-Diesbach-Thun von 14,7 km Länge, 15 ‰ Maximalsteigung und mit 3 Stationen; für eine elektrische Zahnradbahn Luzern-Sonnenberg 1 m Spur, 3,8 km lang, 148 ‰ Maximalsteigung bei 330,5 m totaler Höhendifferenz; für eine elektrische Strassenbahn (normalspurig) von Petit Saconnex durch Genf nach Champel, Bahnlänge 5,6 km; für eine elektrische Strassenbahn Bernedt-Steerbrugg-Altstätten (Rheinthal) mit 60 cm Spur, 30 ‰ Maximalsteigung und 10,5 km Bahnlänge.

Aus Afrika.

Madagaskar.

Am 23. Januar d. J. ist dem Civilingenieur Rives, Strassenbau-Beamter der Kolonie Madagaskar, die Konzession für eine etwa 64 km lange Bahn von Antsirane nach der Irohonobucht, sowie für die Einrichtung von Schifffahrtslinien zwischen der Irohonobucht einerseits und der Diegobucht sowie der Nordwestküste der Nossi Bé-Insel andererseits ertheilt worden. Die Kosten sind auf 3 000 000 Frcs. veranschlagt worden; als Beihilfe erhält der Konzessionsinhaber 10 000 ha gutes Land und andere Vergünstigungen von etwa gleichem Werth.

Mosambik (Portugiesisch-Ostafrika).

Am 30. Juli 1891 erhielten die Herren J. M. Greenfield de Mello und Max Stone die Konzession zur Ausbeutung des zwischen den Flüssen Sabi und Limpopo gelegenen südlichen Theiles der Kolonie Mosambik. Zur Ausnutzung der Konzession hat sich in Lissabon mit einem Kapital von 400 000 £

die Inhambane-Gesellschaft gebildet. Zu den Pflichten der Gesellschaft gehört u. a. auch der Bau einer Eisenbahn von der Transvaalgrenze oder dem Matebeleland aus entweder nach der Mündung des Limpopoflusses oder nach dem Hafen Inhambane oder nach einer nördlich vom Sabi gelegenen Bahn. Die Dauer der Konzession, von der neuerdings einige Bestimmungen geändert sind, beträgt 99 Jahre. Die Richtungslinie der Bahn kann mit Zustimmung der Regierung geändert werden, wenn die Zweckmässigkeit einer solchen Aenderung auf Grund der Vorarbeiten von der Gesellschaft nachgewiesen wird. Eine andere Aufgabe der Gesellschaft besteht in der Herstellung einer Telegraphenlinie zwischen Inhambane und der Limpopomündung.

Britisch-Südafrika.

In London hat sich mit einem Kapital von 400 000 £ die „African Transcontinental Telegraph Company, limited“ gebildet, welche sich die Herstellung einer Telegraphenlinie von Fort Salisbury in Maschonaland über Uganda bis Wady Halfa in Aegypten zum Ziel gesetzt hat. Dadurch würden die Telegraphenlinien des Kaplandes mit denen Aegyptens in Verbindung gesetzt und die denkbar kürzeste Telegraphenverbindung zwischen Kapstadt und London geschaffen werden.

Französisches Kongogebiet.

Die Gesellschaft, die sich für die Projektirung einer Eisenbahn Loango-Brazzaville (vergl. Nr. 42 S. 404 d. Ztg.) am 1. Mai d. J. gebildet hat, verfügt über ein Grundkapital von 600 000 Frcs. Der Vorbereitungsgesellschaft gehören u. a. Präsidenten bezw. Verwaltungsräthe oder Direktoren der Compagnie des messageries maritimes à vapeur, der Société générale de transports maritimes à vapeur, der Compagnie française de l'Afrique occidentale, der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft, ausserdem von Bankanstalten, Eisenhütten und Bergwerken, sowie verschiedene Rheder an.

Aegypten.

Die Suezkanal-Gesellschaft hatte im Jahre 1892 von den Durchgangszöllen im ganzen eine Einnahme von 74 888 561,19 Francs. Benutzt wurde der Kanal von 3 556 Schiffen, von denen 2 236 Schiffe oder 90,92 % die Nacht und das elektrische Licht zu Hilfe nahmen; durchschnittlich betrug der Gesammtaufenthalt der Schiffe im Kanal 21 Stunden 16 Minuten oder 2 Stunden 15 Minuten weniger als im Vorjahre, dagegen belief sich die wirkliche Fahrzeit durchschnittlich nur auf 16 Stunden 54 Minuten oder 46 Minuten weniger als 1891. Die Einnahmen des gemeinsamen Grundbesitzes betrugen 523 387,95 Frcs. und diejenigen des Privatgrundbesitzes 270 916,94 Frcs., die Werkstätte von Suez ergab eine Einnahme von 116 306,29 Frcs. und diejenige von Ismaïlia eine solche von 302 538,79 Frcs. Die ganze Kanallinie, die Rhede sowie die Fahrrinne von Port Saïd wurden durch die gewöhnlichen Baggerungen in ihrer grossen Tiefe erhalten. Im Süsswasserkanal von Port Saïd ist das Nilwasser am 13. April d. J. zu Tage gekommen. Die zwischen Ismaïlia und Port Saïd im Bau begriffene Eisenbahn, welche den Kanal von den Dienstfahrzeugen entlasten und auf Wunsch der Aegyptischen Regierung auch dem Personen-, Eilgut- und Postverkehr dienen soll, wird voraussichtlich Ende 1893 dem Betriebe übergeben werden.

Die ungünstige Finanzlage der Australischen Kolonien, die Choleraseuche in Europa und die Arbeiterausstände in verschiedenen Gewerbezweigen des Festlandes sowie in den Englischen Häfen sind die Hauptgründe für die Geschäftsstockung und für das Nachlassen des Verkehrs im Jahre 1892. Diese Gründe sind zufällig und zeitweilig, aber bis zu ihrem Aufhören sind die Frachten sehr niedrig und viele Schiffe sind abgerüstet. Der Reinertrag des Unternehmens betrug 1892 41 728 543,28 Frcs. und gestattete die Vertheilung eines Gesammtgewinnes von 99,068 Frcs. bezw. nach Abzug der Steuer 92,366 Frcs. Die besonderen Rücklagen von 1 500 000 Francs, die dem Ueberschuss von 1891 entnommen sind, wurden auf neue Rechnung vorgetragen und werden erst am 1. Juli 1894 vertheilt werden.

Tunesien.

Seit 10 Jahren haben die Franzosen den Ausbau des Tunesischen Bahnnetzes in Aussicht genommen und seit 4 Jahren hat Tunis das erforderliche Baukapital bereits im Kasten liegen, aber immer wieder wurde die Inangriffnahme des Baues verzögert. Am 13. Juli 1892 wurde der endgültige Bauvertrag zwischen der Bona-Gelma-Gesellschaft und der Tunesischen Regierung abgeschlossen, gleichwohl ist mit der Ausführung noch nicht begonnen. Nach der Zeitschrift „La voie ferrée“ hat die Verzögerung folgenden Grund: Die Behandlung der Tunesischen Konzessionsurkunden in der Französischen Kammer wurde durch den Minister der öffentlichen Arbeiten unterbrochen, weil er im Einvernehmen mit der Bona-Gelma-Gesellschaft deren Algerische Konzessionsurkunden in der Weise umzuändern gedachte, dass die schwere Zinslast des Staatsschatzes ermässigt würde; von verschiedenen Seiten der Kammer brachte man diesem Vorgehen des Ministers lebhafte Anerkennung entgegen. Die Verhandlungen schienen bei der entgegenkommenden Haltung beider Parteien zum Ziele führen zu sollen, als der Vizepräsident der Bona-Gelma-Gesellschaft, Level, als Vertreter der Gesellschaft in die Verhandlungen eintrat und dem Minister einen derartigen Widerstand entgegensetzte, dass überhaupt keine Einigung mehr zu erwarten ist. Hoffnungsvoller lautet die Erklärung des Französischen Ministerresidenten Rouvier, die wir in Nr. 42 S. 405 d. Ztg. wiedergaben.

Durch einen Vertrag vom 29. Dezember 1890, also vor Uebergabe der Schutzherrschaft durch Frankreich, verpflichtete sich die Bona-Gelma-Gesellschaft, die durch die Gerichte des Bey verurtheilten Gefangenen unentgeltlich auf ihrer Bahn zu befördern. Nach Einsetzung der Französischen Gerichte in Tunis machten diese 6 Jahre von dem Zugeständniss keinen Gebrauch, weil sie es nicht kannten; erst in letzter Zeit weigerten sie sich, den Fahrpreis für derartige Sendungen zu bezahlen. Die Gesellschaft wandte sich beschwerdeführend an den Minister der öffentlichen Arbeiten, indem sie zugleich bemerkte, dass im Falle der Ablehnung der Einnahmerückgang auf die Zinsengewähr zurückfallen würde. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, dem die Verwaltung der Schutzländer untersteht, sowie der Ministerresident in Tunis sind übereinstimmend der Meinung, dass sämmtliche Rechte der Gerichte des Bey auf die Französischen Gerichte übergegangen sind und der Landes-Eisenbahnrath hat sich dieser Meinung angeschlossen.

Algerien.

Die Einnahmen der Algerischen Bahnen beliefen sich im Jahre 1892 auf 26 445 599 Frcs. (gegen 27 037 953 Frcs. in 1891); davon entfallen auf das Paris-Lyon-Mittelmeernetz 9 231 155 (9 811 836) Frcs., die Ostalgerische Bahn 7 044 896 (6 828 931) Frcs., die Bona-Gelmabahn 4 483 258 (5 048 558) Frcs., die Westalgerische Bahn 3 058 201 (2 776 871) Frcs., die Französisch-Algerische Bahn 2 549 415 (2 503 791) Frcs. und auf die Eisenbahn Bona-Aïn Mokra 68 671 (67 966) Frcs. Dieser Einnahmerückgang von 592 534 Frcs. oder 3,53 % tritt noch mehr hervor, wenn man erwägt, dass sich die Länge des Netzes von 3 108 auf 3 152 km erhöht hat; dadurch ergibt sich auch, dass die durchschnittliche kilometrische Einnahme von 8 781 auf 8 471 Frcs. zurückgegangen ist.

In der Zeitschrift „La voie ferrée“ rügt der Abgeordnete Camille Pelletan auf Grund von Algerischen Zeitungsnachrichten die Mängel der Betriebsführung namentlich der Bona-Gelma-Gesellschaft. Zwei Punkte sind es besonders, denen der radikale Abgeordnete seine Aufmerksamkeit zuwendet. Erstens ist es die sogenannte Personalprämie; wenn nämlich in einer Station die im Haushalt vorgesehene Stelle eines Bamten unterdrückt wird, so erhält der Stationsvorsteher 1/3 der erzielten Ersparniss. Auf diese Weise würde der Stationsvorsteher, wenn er nicht zugleich an der Erhöhung der Einnahme betheiligt wird, dazu verleitet, den Verkehr nach Möglichkeit zurückzudrängen. Zweitens werden die Getreide-Ausnahmetarife mit beschränkter oder aufgehobener Haftpflicht angegriffen; es komme vor, dass die Gesellschaft, falls sie sich überhaupt zu einer Entschädigung herbeilasse, diese durch Uebergabe von verschleppten und überzählig gebliebenen Getreidesendungen leiste, so dass die Gesellschaft eine Nachlässigkeit dazu benutze, um eine andere gut zu machen. Um diesem Zustande abzuhelfen, fordert Pelletan die Aenderung des Staatsaufsichtsdienstes auch für die Algerischen Bahnen.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: die Regierungsräthe: Herrmann, bisher in Magdeburg, nach Bromberg behufs Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion daselbst; Pedell, bisher in Glückstadt, nach Bromberg behufs Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion daselbst; Dr. Piur, bisher in Flensburg, nach Frankfurt a/M. behufs Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion daselbst; Reisewitz, bisher in Berlin, als Mitglied an das Betriebsamt in Flensburg; Dr. Scheringer, bisher in Bromberg, als Mitglied an das Betriebsamt in Glückstadt; die Eisenbahn-Bauinspektoren: Schmidt (Erich), bisher in Wesel, nach Bromberg behufs Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion daselbst; Haas, bisher in Bromberg, als Mitglied an das Betriebsamt in Wesel; der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Massmann, bisher in Lobenstein, als Mitglied an das Betriebsamt in Cottbus.

Gestorben ist: der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Schmeisser, Mitglied des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Altena.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt wird der an der Bahnstrecke Halle-Bebra westlich von Station Eisenach neu erbaute Haltepunkt Eisenach-West am 1. August d. J. für den Personen-Verkehr eröffnet werden.

Berlin, den 4. Juli 1893. (1375)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Verkehrsstörungen.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Wegen Einsturz eines Objektes infolge Unterwaschung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Karapcziu-Berhometh vom 21./6. l. J. bis auf Widerruf eingestellt.

Wien, am 24. Juni 1893. (1376)

3. Güterverkehr.

Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Gütertarif, Tarifheft V vom 20. August 1880. Mit Gültigkeit vom 10. Juli l. J. kommen für die Beförderung von Schlacken (Puddel-, Walzen- und Schweissschlacken) in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

nach Mährisch-Ostrau (K. F. N. B.)

ab Haidhof	1,4118 ℳ	für 100 kg
„ Nürnberg C. B.	1,5558 „	
„ Rosenberg	1,4518 „	
„ Schwandorf	1,3818 „	

München, den 24. Juni 1893. (1377)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Der am 15. Juli d. J. in Kraft tretende Nachtrag VII zum Thüringisch-Bayerischen Gütertarif enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 C für Schleifholz, ferner Aenderungen und Ergänzungen der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vizinal- und Lokalbahnstationen. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 29. Juni 1893. (1378)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab werden die Bestimmungen des Ausnahmetarifs 6 für Eisenerze usw. abgeändert und ermässigte Frachtsätze für Eisenerze etc. eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 30. Juni 1893. (1379)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt a/M.-Gustavsburg etc.-Bayerischer Verkehr. Mit dem 1. Juli d. J. treten für die Beförderung von Steinkohlentheerpech in Ladungen von 10 000 Kilogramm zwischen der Station Pasing der Bayerischen Staatsbahn und den Rhein- und Main-Umschlagsplätzen Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Verbandsstationen nähere Auskunft ertheilen. (1380)

Frankfurt a/M., den 30. Juni 1893.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburgbahn. Vom 1. Juli d. J. ab werden die Stationen Bannstein, Diedenhofen und Oberhomburg mit direkten Frachtsätzen als Versandstationen in den Ausnahmetarif Nr. 9 (für Eisenerz und Schlacken zum Hochofenbetrieb) des Gütertarifs für den Binnenverkehr vom 1. Januar 1893 aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen genannte Stationen.

Strassburg, den 28. Juni 1893. (1381)
Kaiserliche Generaldirektion.

Dem am 26. Juni d. J. eingeführten Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull sowie für Futtermittel treten mit Gültigkeit vom 4. Juli d. J. ab ausser den in unseren Bekanntmachungen vom 21. und 22. Juni d. J. genannten Bahnen im Wechselverkehre mit den Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, sowie den Reichsbahnen noch die nachstehenden Bahnverwaltungen bei:

die Sächsische Staatsbahn — zunächst unter Beschränkung auf den Wechselverkehr der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen —, Alt-Damm-Colberger, Dortmund-Gronau-Enscheder, Eisern-Siegener, Eutin-Lübecker, Paulinenaue-Neu-Ruppiner, Prignitzer, Warstein-Lippstadter, Crefelder, Cronberger Eisenbahn, der Deutsch-Nordische Lloyd, die Pfälzische Eisenbahn, die Militär-Eisenbahn im Militär-Staatsbahnverkehr, die Holländische Eisenbahn bezüglich des Verkehrs der auf Deutschem Gebiet belegenen Stationen, die Lübeck-Büchener Eisenbahn, Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn im Verkehr mit ihren auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen, Breslau-Warschauer Eisenbahn im Verkehr zwischen Kempen B. W. einer- und den Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits, Wittenberge-Perleberger Eisenbahn für den Versand von ihren Stationen sowie die Oberhessischen Eisenbahnen, letztere jedoch mit der Maassgabe, dass die nach ihren Stationen bestimmten Sendungen an landwirthschaftliche Bezirksvereine, Konsumvereine und ähnliche Institute, nicht aber an einzelne Empfänger bezw. Zwischenhändler zur Aufgabe gelangen.

Berlin, den 30. Juni 1893. (1382MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 9 des Verbands-Gütertarifs (Baden-Hessische Ludwigsbahn) ist mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. der Nachtrag V ausgegeben worden. Derselbe enthält neben schon früher bekannt gegebenen Aenderungen in einzelnen Ausnahmetarifen ermässigte Frachtsätze der allgemeinen Stückgutklasse und des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter im Verkehr mit Mannheim-Neckarvorstadt.

Karlsruhe, den 29. Juni 1893. (1383)
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Die Vorbemerkung V zu den Tariftabellen des Tarifs für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr vom 26. Februar a. St./10. März n. St. 1893 (Seite 22) erhält vom 1. August d. J. an folgende Fassung:

Die ausschliesslich für die Richtung nach Sosnowice bestehenden Ausnahmetarife finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in Russland verbleiben. Werden derartige, auf Grund dieser Ausnahmetarife abgefertigte Sendungen von Sosnowice nach Deutschland zurück- oder nach Stationen der Oesterreichischen Bahnen weiterbefördert, so werden für die Beförderung nach Sosnowice loco und transito nachträglich die höheren Frachtsätze der entsprechenden regulären Tarifklassen erhoben.

Breslau, den 1. Juli 1893. (1384)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hannover-Oberhessischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. gelangt der Nachtrag IV zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Nähere Auskunft über dessen Inhalt ertheilen die Güterabfertigungen.

Giessen, den 29. Juni 1893. (1385)
Grossh. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Ab 1. Juli 1893 bis auf weiteres, längstens bis 30. Juni 1894, treten für die Beförderung von mineralischen Kohlen in vollen Wagenladungen bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht (beziehungsw., wenn ein solches nicht angegeben ist, für die Tragfähigkeit) des Wagens folgende Frachtsätze in Kraft:

Nach	Von a) sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Reviers, bezw. der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken von Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K. O. B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Revier	Von b) Karwin, Station der Kaschau-Oderberger Eisenbahn
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
München C. B.	1,48	1,524
„ O. B.	1,46	1,504
„ S. B.	1,47	1,514
Landshut	1,43	1,474
Regensburg	1,44	1,484

München, den 26. Juni 1893. (1386)
Generaldirektion der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Russischer Flachs- und Hanfverkehr. Vom 15. August neuen Stils d. J. ab wird im Verkehr nach den in der Tabelle Ib bezw. IIa ab Schnittpunkt Königsberg westlich des Deutsch-Russischen Ausnahmetarifs 2 für Flachs usw. vom 1/13. April 1893 aufgeführten Deutschen Stationen die auf Seite 4 des Tarifs erwähnte Gebühr für bedeckte Beförderung derart erhoben, dass zu den in den genannten Schnitttabellen enthaltenen Kilometerentfernungen die Entfernung für Königsberg-Eydtkuhnen von 153 km hinzugezählt und die sich ergebende Gesammtentfernung der Berechnung zu Grunde gelegt wird.

Bromberg, den 24. Juni 1893. (1387)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1 Juli d. J. tritt der Nachtrag 12 zum Gütertarife vom 1. November 1891 in Kraft Derselbe enthält neue bezw. anderweite Ausnahme-Frachtsätze für Braunkohlen-Darrsteine (Brikets), sowie für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II etc. und Aenderungen von Stationsnamen. Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 30. Juni 1893. (1388)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 1 und 2 betr. Am 1. Juli d. J. treten nach Tarifheft 1 für die Beförderung von Getreide aller Art, Mühlenfabrikaten und Malz aller Art zwischen Görlitz, Sächs. und Preuss. Staatsb., und einzelnen Bayerischen Stationen Ausnahmesätze in Kraft und mit gleichem Tage wird der nach Tarifheft 2 für diese Artikel bereits bestehende Ausnahmetarif 24 auf weitere Bayerische Stationen ausgedehnt.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Dresden, den 27. Juni 1893. (1389)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli d. J. werden zu den **Staatsbahn-Gütertarifen Hannover-Elberfeld** und **Hannover-Köln (linksrheinisch)** die Nachträge 13 herausgegeben. Dieselben enthalten Tarifkilometer für verschiedene neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Elberfeld und Köln (linksrheinisch), sowie sonstige Ergänzungen und Aenderungen der Haupttarife.

Die Nachträge liegen bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zur Einsicht und zum Kauf aus.

Hannover, den 27. Juni 1893. (1390)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 10. Juli d. J. treten direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 25 (Petroleumnaphta) für den Verkehr zwischen Mähr.-Ostrau einerseits und Leipzig (Bayer., Berl., Dresdn., Eilenb. u. Thür. Bhf.) andererseits in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 28. Juni 1893. (1391)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn andererseits. Die in dem Tarife für den oben bezeichneten Verkehr vom 1. April 1888 noch enthaltenen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für die Station Sosnowice loco und transito der Warschau-Wiener Eisenbahn werden am 30. September d. J. ohne Ersatz aufgehoben und tritt der Tarif zu diesem Zeitpunkte gänzlich ausser Kraft, was gegen die jetzt gültigen direkten Tarifsätze Frachterhöhungen zur Folge hat.

Magdeburg, den 30. Juni 1893. (1392)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2 betr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab wird die Sächsische Haltestelle Dölau in das Tarifheft 2 für den Bayerisch-Sächsischen Verkehr einbezogen.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Dresden, den 29. Juni 1893. (1393)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel. Der am 26. d. Mts. im Binnen- und Wechselverkehre der Preussischen Staatseisenbahnen sowie im Verkehre derselben mit den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und den Oldenburgischen Staatsbahnen zur Einführung gekommene Ausnahmetarif für Torfstreu, Torfmull und Futtermittel findet vom 1. Juli d. J. ab auch im Verkehre der oben genannten Eisenbahnen mit der Zschipkau-Finsterwalder, Saal-, Weimar-Geraer und Werra-Eisenbahn Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 29. Juni 1893. (1394)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. tritt die zweite Abtheilung des Heftes 1 der Verbandstarife in Kraft. Dieselbe enthält die besonderen Bestimmungen und die Frachtsätze für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Mittel- und Westschweizerischen Eisenbahnen (Schweiz. Centralbahn einschl. der Aargauischen Südbahn und Jura-Simplonbahn einschl. der Linie Bulle-Romont und der Traversthalbahn — die Gemeinschaftsstationen Aarau, Biel, Lenzburg, Luzern und Rothkreuz inbegriffen —) andererseits. Verkaufspreis 1,20 ℳ.

Karlsruhe, den 27. Juni 1893. (1395)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. tritt die zweite Abtheilung des Heftes 3 der Verbandstarife in Kraft. Dieselbe enthält die besonderen Bestimmungen und die Frachtsätze für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona und Hannover, der Grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Lübeck-Büchener Eisenbahn einerseits und Stationen der Mittel- und Westschweizerischen Eisenbahnen (Schweiz. Centralbahn einschl. der Aargauischen Südbahn und Jura-Simplonbahn einschl. der Linie Bulle-Romont und der Traversthalbahn — die Gemeinschaftsstationen Aarau, Biel, Lenzburg, Luzern und Rothkreuz inbegriffen —) andererseits. Verkaufspreis 65 ₰.

Karlsruhe, den 27. Juni 1893. (1396)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Juli l. J. wird für Steinsalz in Ladungen von 10000 kg von Jagstfeld nach Ludwigshafen, welches ab Ludwigshafen zu Wasser rheinabwärts weiter verfrachtet wird, ein Frachtsatz von 0,21 ℳ für 100 kg eingeführt.

Die Anwendung dieses Frachtsatzes erfolgt auf dem Rückvergütungswege und ist an die Bedingung geknüpft, dass im Laufe eines Jahres mindestens 8500 t nach Ludwigshafen und Mannheim aufgeliefert werden.

Karlsruhe, den 27. Juni 1893. (1397)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr mit der Prinz-Heinrichbahn. Am 1. Juli l. J. tritt für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltigen Konverterschlacken zum Hochofenbetrieb im Verkehre von Stationen der Prinz Heinrichbahn nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.) ein Ausnahmetarif in Kraft. Exemplare desselben sind von den vorgenannten Verwaltungen zu beziehen.

Köln, den 28. Juni 1893. (1398)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Zu den vom 1. April 1890 gültigen **Staatsbahn-Gütertarifen Hannover bezw. Oldenburg-Breslau** werden am 1. Juli 1893 die Nachträge 9 und 8 herausgegeben, welche direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für einige neu in die Verkehre einbezogene Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Hannover, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen enthalten.

Die Nachträge sind von den betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 26. Juni 1893. (1399)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Am 1. Juli 1893 wird die Station Gummersbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in die Klassen 5 und 6 — Eisen der Spezialtarife I und II — des Ausnahmetarifs für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. Januar 1892 einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 27. Juni 1893. (1400)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Die in unserer Bekanntmachung vom 4. d. Mts. bezeichnete Maassregel betreffs der Wagengestellung zum Heu- und Strohtransport findet bis zum 31. August d. J. auch auf den Verkehr der dem Verbande angehörenden Stationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen mit den Stationen der Mecklenburgischen Südbahn Anwendung.

Hannover, den 23. Juni 1893. (1401)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Vom 1. August d. J. an tritt ein neuer Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, der Grossherzoglich Oldenburgischen Staats-, der Farge-

Vegesacker und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der Bayerischen Lokalbahnen und der Bodenseeufer-Station Bregenz andererseits in Kraft. Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

1. der Hannover-Bayerische Verbands-Gütertarif (Heft No. 1) vom 1. Mai 1887, nebst Nachträgen,

2. die im Westdeutschen Verbands-Gütertarif (Heft No. 4) enthaltenen, seit dem 1. April 1891 gültigen direkten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover (einschliesslich der Farge-Vegesacker und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn) und der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und den Bodenseeufer-Stationen Bregenz und Lindau andererseits. Insoweit gegenüber den bisher gültigen Frachtsätzen Erhöhungen eintreten, finden die neuen Tarifsätze vom 1. Oktober 1893 an Anwendung. Bei den Güterabfertigungen der Verbandsstationen kann der fragliche Tarif demnächst — voraussichtlich vom 20. Juli d. J. an — eingesehen werden, auch ist derselbe dann zum Preise von 1,25 M für das Stück käuflich durch die genannten Dienststellen zu beziehen. Ebenso ist die allgemeine Kilometer-Tariftabelle bei diesen Verkaufsstellen zum Preise von 0,30 M das Stück zu haben.

Ferner wird, vom 1. August d. J. ab gültig, der Nachtrag I zum Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarif — Theil II — vom 1. Januar 1893 zur Einführung gebracht. Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs.

Hannover, den 26. Juni 1893. (1402)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Spezial-Exporttarif für Getreide etc. über Mlawa-Illowo nach Danzig und Neufahrwasser. Vom 1./13. August d. J. treten sämmtliche für die Beförderung von Getreide etc., Kategorie I—IV der Getreidenomenklatur, von Russland über Mlawa-Illowo nach Danzig lege Thor, Danzig Olivaer Thor, Danzig Weichselbahnhof und Neufahrwasser bestehenden direkten Spezial-Exporttarife ausser Kraft. Die später gültigen Tarife werden s. Zt. bekannt gemacht werden. Die für Getreide- etc. Sendungen von Kiew Fluss, Warnitzkaja Pristan, Tscherkassy und Krementschug über Mlawa-Illowo nach Danzig etc. und Neufahrwasser für Sendungen, die auf den genannten Stationen auf dem Wasserwege eingegangen sind, bis 15./27. November 1893 publizirten Ausnahmetarifsätze bleiben bis zu diesem Zeitpunkt in Gültigkeit.

Danzig, den 29. Juni 1893. (1403J)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Vom 10. d. Mts. ab kommen für Cementsendungen von Karlstadt nach Ihringshausen, Kragenhof und Speele im Hannover-Bayerischen Verbande direkte Frachtsätze zur Anwendung. Näheres ist auf genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 1. Juli 1893. (1404)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien „Donauuferbahnhof. Vom 15. August angefangen bis zum Schluss der Schiffahrt werden wegen der schwierigen Betriebsverhältnisse auf der Kataraktenstrecke Moldowa-Drenkova-Orsova-Turn-Severin ohne Rücksicht auf die jeweiligen Wasserstands-Verhältnisse für Kaufmannsgüter aller Art (ausgenommen komplette Schleppladungen von Getreide, Holz, Kohle und sonstigen Massenartikeln, für welche spezielle Vereinbarungen fallweise getroffen werden) besondere „Katarakten-Zuschläge“ berechnet, welche auch die Kosten der für Schifflichtungen erwachsenden Auslagen umfassen.

Ueber die Höhe derselben geben die Verbandsstationen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft.

Breslau, den 3. Juli 1893. (1405)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Vom 15. Juli d. J. ab werden auf der Haltestelle Boesdorf auch Leichen und lebende Thiere abgefertigt.

Breslau, den 1. Juli 1893. (1406)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr. Am 10. Juli d. J. treten für den Verkehr zwischen Brambach einerseits und Grottau, Kratzau, Machendorf, Reichenberg, Weisskirchen und Zittau andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft, die von den betheiligten Güterexpeditionen in Erfahrung gebracht werden können.

Dresden, am 1. Juli 1893. (1407)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld-, Frankfurt a/M.-, Hannover- und Köln (rrh.)-Berlin. Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1893 werden die Stationen Altwasser und Haynau als Empfangsstationen in die in den obenbezeichneten Staatsbahnverkehren bestehenden Ausnahmetarife für Giesserei-Roheisen einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, im Juni 1893. (1408MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Im Lokalverkehr sowie im Verkehr zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Hannover, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch) andererseits wird versuchsweise zugelassen, dass geschlachtete hakenreine Schweine und gesalzene Schinken auch bei Aufgabe als Stückgut unverpackt (auf Strohunterlage) befördert werden.

Oldenburg, den 30. Juni 1893. (1409B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. Juli d. J. treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a (Holz) für den Verkehr zwischen Kornitz (Oe. St. B.) einerseits und Dresden (sämmtl. Bhf.), sowie Sohland andererseits in Kraft, die bei diesen Stationen erfahren werden können.

Dresden, den 30. Juni 1893. (1410)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft. Kataraktenzuschläge. Vom 15. August angefangen bis zum Schlusse der Schifffahrt werden wegen der schwierigen Betriebsverhältnisse auf der Kataraktenstrecke Moldova-Drenkova-Orsova-Turn-Severin ohne Rücksicht auf die jeweiligen Wasserstandsverhältnisse für Kaufmannsgüter aller Art (ausgenommen komplette Schleppladungen von Getreide, Holz, Kohle und sonstigen Massenartikeln, für welche spezielle Vereinbarungen getroffen werden) „Kataraktenzuschläge“, welche auch die Kosten der für Schifflichtungen erwachsenden Auslagen umfassen, berechnet, und zwar:

I. Thalverkehr.

a) Im Verkehre mit Milanovatz und Orsova

für Eilgüter und sperrige Güter . .	24	kr. B.-N. bezw.	40	₰ bezw.	50	Cts.
„ Güter der Klasse I	12	„ „ „	20	„ „	25	„
„ „ „ „ A	7	„ „ „	12	„ „	15	„
„ „ „ „ B	5	„ „ „	8	„ „	10	„

b) Im Verkehre mit allen unterhalb Orsova gelegenen Stationen

für Eilgüter und sperrige Güter . .	48	kr. B.-N. bezw.	80	₰ bezw.	100	Cts.
„ Güter der Klasse I	24	„ „ „	40	„ „	50	„
„ „ „ „ A	14	„ „ „	24	„ „	30	„
„ „ „ „ B	10	„ „ „	16	„ „	20	„

II. Bergverkehr.

a) Im Verkehre von allen unterhalb Orsova gelegenen Stationen nach Orsova

für Eilgüter und sperrige Güter . .	24	kr. B.-N. bezw.	40	₰ bezw.	50	Cts.
„ Güter der Klasse I	12	„ „ „	20	„ „	25	„
„ „ „ „ A	7	„ „ „	12	„ „	15	„
„ „ „ „ B	5	„ „ „	8	„ „	10	„

b) Im Verkehre von allen unterhalb Orsova gelegenen Stationen nach ober Orsova gelegenen Bestimmungsstationen

für Eilgüter und sperrige Güter . .	48	kr. B.-N. bezw.	80	₰ bezw.	100	Cts.
„ Güter der Klasse I	24	„ „ „	40	„ „	50	„
„ „ „ „ A	14	„ „ „	24	„ „	30	„
„ „ „ „ B	10	„ „ „	16	„ „	20	„

Die Berechnung erfolgt seitens der Aufgabestation auf Grund der normalen Waarenklassifikation (Seite 19—30 des Haupttarifes vom Jahre 1891) für je angefangene 100 kg vollgenommen, und zwar in jener Valuta, in welcher der anzuwendende Tarif normirt ist.

Demgemäss ist auch für die deklassifizirten oder zu besonders ermässigten Frachtsätzen zur Abfertigung gelangenden Güter der Zuschlag nur auf Grund der normalen Klassifikation zu berechnen.

Mit der Aufdrückung des Expeditionsstempels auf dem Frachtbriefe seitens der Aufgabestation ist die Uebernahme des Gutes bewerkstelligt, und ist daher für solche Sendungen ab 15. August der „Kataraktenzuschlag“ zu verrechnen.

(Schluss dieser Bekanntm. S. IV.)

Die in den früheren Jahren während der Niederwasser-Periode längs der Kataraktenstrecke eingehobenen Lichtungsspesen kommen nicht mehr in Anrechnung, indem die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft zur Stabilisirung dieses Verkehres und Ermöglichung einer genauen Frachtkalkulation im laufenden Jahre diese Lasten auf sich nehmen und eine theilweise Deckung der bedeutenden Auslagen in den obigen mässigen Zuschlägen suchen will.

Wien, im Juli 1893. (1411)

Getreideverkehr aus Russland nach Podwoloczyska und Brody. Aufhebung der Spezialtarife für Getreide etc. Mit Gültigkeit vom 1./13. August a./n. Stils 1893 treten die Spezialtarife für den Transport von Getreide etc. von Stationen:

I. der Russischen Südwestbahnen,
II. „ Fastower Bahn,
III. „ Kursk-Kiewer Eisenbahn,
IV. der Charkow-Nikolajewer Eisenbahn,
V. „ Kursk-Charkow-Azower Eisenbahn,
VI. „ Ekaterinen-Eisenbahn und
VII. „ Moskau-Kursker Eisenbahn

nach Podwoloczyska beziehungsweise Brody vom 15./27. September a./n Stils 1889 sammt Nachtrag I ausser Kraft.

Wien, am 29. Juni 1893. (1412)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

4. Bilanzen.

Vermögens-Bilanz der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, Ende März 1893, welche in der Generalversammlung am 20. Juni 1893 genehmigt worden ist.

Activa.

1.	Erwerbspreis der Braunschweigischen Eisenbahnen, einschliesslich der Erweiterungen und Neubauten, sowie eines Zuschusses von 200 000 ℳ an die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung zu den Baukosten der Linie Hildesheim-Braunschweig und des vom Preussischen Staate übernommenen Bestandes des Braunschweigischen Eisenbahngesellschafts-Baufonds	103 536 743	48
2.	Rentenforderung der Aktionäre an den Preussischen Staat ($^1/_4$ der auf das Kalenderjahr 1893 entfallenden Rente von $1^1/_2$ % auf 36 000 000 ℳ)	135 000	—
	Summe	103 671 743	48

Passiva.

1.	Aktienkapital	36 000 000	—
2.	Prioritätsobligationen-Kapital I. Emission von 1874 (davon sind amortisirt 1 817 313 ℳ)	9 600 000	—
3.	Amortisirtes Prioritätsobligationen-Kapital II. Emission von 1881	29 750	—
4.	Forderung des Preussischen Staates in Höhe der gekündigten und durch Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen bezw. durch Baarzahlung getilgten Prioritätsanleihe der Braunschweigischen Eisenbahn II. Emission von 1881	3 370 250	—
5.	Werth der an die Herzoglich Braunschweigische Regierung zu entrichtenden Annuität (davon sind amortisirt 5 238 333 ℳ 87 ₰)	50 187 690	—
6.	Verwendung für Erweiterungen aus dem Reservefonds	4 229 044	48
7.	Zuschuss der Stadt Einbeck zum Bau der Bahn Salzderhelden-Einbeck	120 000	—
8	Rente an die Aktionäre ($^1/_4$ von $1^1/_2$ % auf 36 000 000 ℳ)	135 000	—
	Summe	103 671 743	48

Magdeburg, den 12. Mai 1893. (1413)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen. Die Lieferung nachstehender Oberbaumaterialien für die Schmalspurbahn Marbach a. N.-Beilstein mit Querschwellen-Oberbau ist mit Lieferfrist bis 1. Dezember 1893 zu vergeben:

rund 36 400 m Flussstahlschienen,
8 000 Laschen,
16 150 Laschenbolzen,
125 000 Schienennägel,
39 500 Unterlagsplatten.

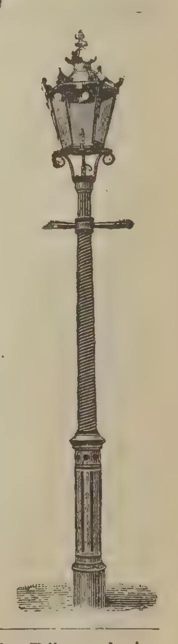
Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen werden von dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion auf Ansuchen kostenfrei abgegeben.

Angebote auf die einzelnen Materialien sind verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Nebenbahnmaterialien“ versehen, bis Dienstag, den 18. Juli d. J., Mittags 12 Uhr, beim Centralbüreau der Generaldirektion einzureichen. Die Eröffnung der Angebote, welcher die Bewerber anwohnen können, findet am gleichen Tage, Nachmittags 4 Uhr, statt.

Stuttgart, den 1. Juli 1893. (1414)

Kgl. Generaldirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

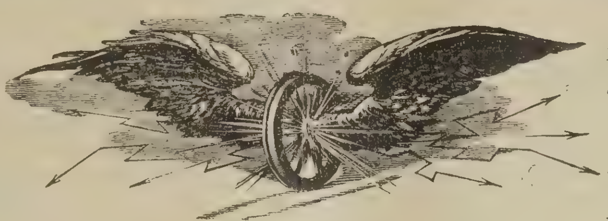


Dieser Nummer liegen zwei Prospekte: a) von C. Klauke in Müncheberg und b) von Carl Schleicher & Schüll in Düren bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 52 Zeitung des Vereins 1893

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.). Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 8. Juli 1893.

Inhalt:

Die Columbische Weltausstellung in Chicago.

(Fortsetzung aus Nr. 50.)

15. Die Ausstellung der Regierung der Vereinigten Staaten.

a) Das Gebäude der Vereinigten Staaten.

Auf der Insel, welche vom Michigansee auf der einen und von der Lagune auf der anderen Seite begrenzt wird, befindet sich, nördlich vom Industriepalast, das Gebäude der Vereinigten Staaten. Der Grundriss desselben ist ein Rechteck von 128,1 × 106,8 m Seitenlänge. Die Mitte des sowohl nach der Länge, als nach der Breite völlig symmetrisch entworfenen Gebäudes ist durch einen Kuppelbau von 36,6 m Durchmesser und 45,8 m Gesammthöhe charakterisirt, dessen Innenraum von Ausstellungsgegenständen freigehalten ist. Die Trommel hebt sich hoch aus dem Gesammtbau hervor; durch 16 ringsherum angeordnete, von Pilastern getrennte Doppelfenster erhält das Innere eine Fülle von Licht; die eigentliche Kuppel schwingt sich über einem leichten Kranzgesims empor in überhöhten Linien, die in der zierlichen Laterne ihren Abschluss finden. Die Rotunde, auf der die Kuppel ruht, trägt mehrere übereinander liegende Galerien, deren oberste aussen herumgeführt ist, während die anderen innen liegen. Zu der Laterne führt eine Treppe empor.

Der Gesammtbau ist durch Portale und Eckbauten wuchtig gegliedert. Zwei einander gleichgestaltete Haupteingänge liegen in der kürzeren Achse des Gebäudes; sie erscheinen als vor die Gebäudeflucht vortretende hohe Thorbauten, in deren tief zurückliegenden, mit einem Halbkreisbogen überwölbten Nischen die Eingangsthüren liegen. Die in der Längenachse befindlichen, ebenfalls vollständig übereinstimmenden Eingänge befinden sich in breiten Vorlagen des Gebäudes, die zu beiden Seiten der Thornischen durch je zwei mit schmucken Helmen bekrönte Thurmrisalite belebt sind. Die Eckpavillons haben flache vierseitige, mit niedrigen Dachreitern versehene Kuppeln erhalten.

Der Innenraum ist durch ein von dem centralen Kuppelbau getheiltes Querschiff, welches in den beiden Hauptportalen kräftig zum Ausdruck kommt, halbirt. In der Achse der Portale befinden sich, von diesen durch je einen Eintrittsraum getrennt, offene Lichthöfe mit oberen Galerien. Seitlich dieser Höfe liegen aneinander gereihte Zimmer. Der übrige Raum des Gebäudes zu beiden Seiten des Querschiffes ist durch Pfeilerstellungen getheilt, welche sieben verschieden hohen Langschiffen angehören, die sich gegen das Querschiff setzen und auch in der äusseren Erscheinung des Gebäudes scharf unterschieden werden können. Ausser den zu ebener Erde liegenden Ausstellungsräumen sind an den Schmalseiten des Gebäudes noch je zwei übereinander liegende Galerien für Ausstellungszwecke hergestellt. Auf der südlichen Seite des Gebäudes befinden sich die Ausstellungen der Post, des Schatzamts, des Kriegs- und Ackerbauministeriums, auf der Nordseite die der Fischereikommission, des Smithsonischen Instituts und des Ministeriums des Innern. In die Ausstellung des Schatzamts einbegriffen ist die Abtheilung der Küstenvermessungen. Eine fast 40 qm grosse Reliefkarte der Vereinigten Staaten ist in einem besonderen Pavillon untergebracht.

Die mittlere Kuppel hat ein stählernes Gerippe. Die Aussenwände bestehen in der üblichen Weise aus einem Holzgerüst, dem durch Stuck Körper verliehen ist. Das Ganze ruht auf hölzernem Fundament.

b) Die Marineausstellung der Vereinigten Staaten.

An der Mündung des die Lagune mit dem Michigansee verbindenden Kanals befindet sich eine Mole, unter deren Schutz man ein Bauwerk hergestellt hat, welches die getreue Nachbildung eines Kriegsschiffes mit voller Ausrüstung und Bemannung darstellt. Nur die Maschinen fehlen; diese sind dem Publikum auf dem festen Ufer in besserer und leichterer Zugänglichkeit im Betriebe gezeigt. Diese Marineausstellung ist die erste in ihrer Art. Man hat es nicht mit einem eigentlichen Schiff, sondern mit einem „Bauwerk" zu thun, welches auf dem Grunde des Sees sicher fundirt ist. Die Ausstellung eines wirklichen Kriegsschiffes wäre übrigens auch schon deshalb nicht angängig gewesen, weil nach einem zwischen den Vereinigten Staaten und England vereinbarten Staatsvertrage nur ein Kriegsschiff jeder Nation auf den Canadischen Seen liegen darf, abgesehen von Torpedobooten und sonstigen kleineren Kriegsfahrzeugen. Das Chicagoer Modell, welches den Namen „Illinois" erhalten hat, ist das Nachbild der modernsten Amerikanischen Panzerschiffe „Indiana", „Massachusetts" und „Oregon", von denen die ersten beiden in Philadelphia, das letztere in San Francisco gebaut sind. Ihre Wasserverdrängung beträgt 10 300 t, ihr Freibad 3,50 m, ihr Tiefgang 7,33 m. Die Maschinen leisten 9 000 indizirte Pferdekräfte und fassen 400 t Kohlen. Die Länge der Schiffe beträgt 106 m in der Wasserlinie, ihre Breite in der Mitte 21,1 m. Der Panzergürtel hat 60 m Länge, 2,3 m Höhe und 45 cm Stärke. Was die Kriegsausrüstung der Schiffe betrifft, so sind vorhanden eine Bestückung erster, zweiter und dritter Ordnung, abgesehen von einer grösseren Zahl Revolverkanonen. Ferner sind zwei Panzerthürme erster und vier Thürme zweiter Ordnung vorhanden. Die ersteren befinden sich auf dem Oberdeck, vor und hinter dem erhöhten Mittelbau des Schiffes, auf dessen vier Ecken die Panzerthürme zweiter Ordnung errichtet sind. Zwischen den letzteren liegen die Boote. Die grossen Thürme enthalten je zwei 33 cm-Kanonen, die kleineren je zwei 20 cm-Geschütze, mit denen über die Thürme erster Ordnung hinweggefeuert werden kann. Die Bestückung dritter Ordnung besteht aus vier Hinterladerkanonen, die unter dem Oberdeck des Mittelbaues hinter Redouten aufgestellt sind. Ferner sind 28 Schnellfeuer- und Revolverkanonen aufgefahren, die hinter Schutzschilden stehen.

Der den Militärmast bildende stählerne Thurm ist ein charakteristisches Merkzeichen der bezeichneten Schiffsgattung. Am Fusse desselben liegt die Kommandobude; im Innern führt eine Verbindung empor zu zwei mastkorbartigen Galerien, deren jede vier Schnellfeuergeschütze hat. Die untere hat Einpfünder, die obere Gatlingkanonen. Von diesen Galerien kann das Deck bequem bestrichen werden.

Das Ausstellungsschiff ist, abgesehen von dem zur Konstruktion verwendeten Material, ein getreues Modell der beschriebenen Schiffsgattung in natürlicher Grösse. Der Rumpf zwischen dem unter Wasser befindlichen Zwischendeck und dem Hauptdeck besteht aus Wänden von Ziegeln und Konkret, die aussen und innen nach der wahren Form des Schiffes mit Cement abgeglichen sind. Unterhalb der Ziegelwände und unter dem Wasserspiegel ist das Modell mit Eisenplatten bekleidet. Der mittlere Aufbau hat hölzerne, mit Eisenstreifen beschlagene Wände, über denen innen und aussen ein Cementputz angebracht ist. Die Decks und Brücken sind sämmtlich von Stahl, die Spanten von Tannenholz. Die Lukeneinfassungen, Schornsteine, Ventilatoren und alle Deckausrüstungsgegenstände, die auf den Schiffen der Marine von Eisen sind, sind es auch auf dem Modell.

Die Rohre der grossen Geschütze bestehen aus Holz mit einem Eisenüberzug, der mit Cement verputzt ist, die inneren Rohre und alle Einzeltheile dieser Kanonen dagegen ganz aus Eisen. Aehnlich die 20 cm-Kanonen. Die übrige Bestückung mit ihrem Zubehör wird von gebrauchsfähigen Geschützen gebildet.

Auf dem Schiffe wird die Handhabung der Munition, der Torpedos, der Drehthürme gezeigt. Ebenso wird die Maschinerie — ausser der zur Fortbewegung des Schiffes dienenden, welche, wie bereits erwähnt, nicht mit eingebaut worden ist — die Bedienung der Geschütze, die elektrische Einrichtung, überhaupt alles das im Betriebe vorgeführt, was für das Publikum von Interesse ist. Der Gebrauch der Seekarten und der nautischen Instrumente wird erläutert. Sodann ist eine Art Museum eingerichtet, welches Modelle von Kriegsschiffen aller Zeiten enthält usw.

Das Bauwerk ist mit Lüftungs-, Beleuchtungs-, Heizungs- und Entwässerungseinrichtungen gehörig ausgestattet. Gebläseventilatoren sorgen für den Ersatz der verbrauchten Luft durch frische, die mittelst eines Röhrennetzes in die verschiedenen Theile des Schiffes geführt wird. Die zur Beleuchtung dienende Elektrizität wird von der elektrischen Station der Ausstellung bezogen; eine kleine elektrische Installation befindet sich übrigens auch an Bord. Bei kalter Witterung werden die Räume des Schiffes geheizt und im Sommer gekühlt. Für die Mannschaft sind Abwässerungseinrichtungen angelegt, die freilich von den auf den Seeschiffen befindlichen abweichen: unter den Fundamenten der „Illinois" sind pneumatische Ejektoren zur Entleerung eiserner wasserdichter Cisternen von 2,75 m Durchmesser und 2,5 m Höhe, die zur Aufnahme sämmtlicher Abwässer dienen, im Betrieb.

Auf dem Hafendamm und am festen Ufer sind schwere Kanonen mit ihrer Montirung, Schilde, Geschosse, Panzerplatten, Anker, Ketten und zahlreiche andere Gegenstände zur Schau gestellt. Am Ende des Dammes wird ein Theil einer alten Segelfregatte gezeigt, mit Geschützen aus früherer Zeit.

Auch zahlreiche Gegenstände des Friedens gehören in den Bereich der Marineausstellung, so ein Marineobservatorium. Von Interesse ist ein Modell, welches die Meeresströmungen veranschaulicht, bestehend aus einer 9 m im Geviert messenden Cisterne. Die Meere sind durch fliessendes Wasser dargestellt, welches durch Ejektorröhren von unten so in Bewegung gesetzt wird, wie es der Wirklichkeit entspricht. Die Stromrichtungen werden durch ein leichtes Pulver verdeutlicht. Ferneres Interesse bieten die Exerzierübungen von Matrosenabtheilungen, welche die Bundesregierung für die Ausstellung abkommandirt hat.

16. Die Ausstellungen der Nordamerikanischen Bundesstaaten.

Der nördliche Theil der Ausstellung ist in zahlreiche Parzellen abgetheilt worden, von denen eine Anzahl den Einzelstaaten der Union, andere den fremden Nationen überlassen wurden. Was die Nordamerikanischen Bundesstaaten betrifft, so nimmt von diesen Illinois, dessen Hauptstadt Chicago ist, einen der bevorzugtesten Plätze ein. Das Ausstellungsgebäude dieses Staates befindet sich am Südrande der kleineren nördlichen Lagune, an deren anderem Ufer das Kunstgebäude liegt. Der westöstlich gerichtete Bau hat 137,3 m Länge und 48,8 m Breite. Er hat an drei Seiten Eingänge; der Haupteingang befindet sich an der Südseite. Der Grundriss hat die Gestalt eines Kreuzes, dessen Querrand in südlicher Richtung weiter vortritt, als in der nördlichen, wo er als Risalit verkürzt erscheint. Der Aufbau ist über diesem Kreuz in einfacher Weise durchgeführt. Die vier Enden des Gebäudes haben wuchtige Hervorhebung erfahren; über der Vierung erhebt sich bis zu 60 m Gesammthöhe eine mit Laterne versehene Kuppel auf einer durch Pfeilerstellungen und Lichtöffnungen gegliederten 22 m weiten Trommel. Die Kuppel hat eine Galerie innen und aussen; von der letzteren kann das Publikum in 25 m Höhe das umliegende Gelände bequem übersehen. Auch die Laterne

ist zugänglich. Der Fussboden des Gebäudes liegt 1,2 m über dem Gelände, was zur Anlage von Terrassen vor den Eingängen geführt hat. Vor der nördlichen landen die Boote der Lagune.

Im östlichen Theil des Gebäudes befindet sich ein Musterschulhaus von 23 × 18 m Grundfläche. An der nördlichen Seite, in der Mitte, bildet eine Gedächtnisshalle einen 15 × 23 m grossen Flügel, während in dem 23 × 37,5 m grossen Flügel der Südseite Büreaus liegen, die sich durch drei Stockwerke ziehen; im dritten befindet sich eine öffentliche Halle. Hierzu kommen noch besondere Amtsräume für den Gouverneur und andere Staatsbeamte. In einem feuersicheren Anbau sind Denkwürdigkeiten und Trophäen des Staates zu sehen. Eine fernere Sammlung versinnlicht die natürlichen Hilfsmittel des Staates. Die einzelnen Staatsdepartements haben im übrigen Sonderausstellungen veranstaltet, deren wichtigste sich beziehen auf das Schulwesen, einschl. der Hochschulen, auf wohlthätige Anstalten, Ackerbauerzeugnisse, Botanik und Zoologie. Ferner sind Bauzeichnungen aller öffentlichen Gebäude des Staates gezeigt und anderes mehr.

Von der Südseite des Gebäudes bietet sich ein prächtiger Ausblick auf die Lagune und die sie umsäumenden zahlreichen Gebäude mit ihren Zinnen und Kuppeln, zwischen und vor denen das wohlthuende Grün der bewaldeten Insel einen Ruhepunkt bietet. Das Auge reicht über den von der Lagune in südlicher Richtung abzweigenden Kanal bis zur Kolonnade, welche das Ackerbaugebäude mit dem Maschinengebäude verbindet und es dürfte wenige Architekturlandschaften in der Welt geben, welche schöner sind als die, welche sich vom Staatsgebäude von Illinois darbietet.

Die Gebäude der übrigen Staaten treten an Ausdehnung und Bedeutung gegen das Illinoisgebäude weit zurück. Kalifornien hat man eine geräumige Fläche unweit des Illinoisgebäudes zugewiesen. Das Gebäude ist eine Nachbildung einer der Spanischen Missionen, deren sich in Kalifornien zahlreiche befinden. Zwischen Illinois und Kalifornien liegt die Ausstellung von Alabama. Massachusetts und Missouri nehmen Eckplätze ein Das Delawaregebäude ist aus Hölzern dieses Staates gebaut. Das von Kolorado ist eins der wenigen, welche ganz aus echtem Material bestehen. Florida hat eine Nachbildung des Forts Augustin dargestellt, einer 230 Jahre alten, noch wohlerhaltenen Spanischen Veste, die an der Mündung des Matanzasflusses steht. Newyork hat ebenfalls eine geschichtliche Denkwürdigkeit verkörpert, nämlich das aus der frühesten Holländischen Kolonialzeit stammende Haus Van Ransseler's. Der Staat Newyork hat für seine Ausstellung $1^1/_5$ Millionen Mark aufgewendet, ebenso viel das an diese angrenzende Pennsylvanien, welches eine Nachbildung der Unabhängigkeitshalle von Philadelphia vorführt.

Die zahlreichen übrigen Staaten haben Gebäude in allen Formen, zum Theil von hohem Reiz und grosser Schönheit hergestellt, mit Aufwendungen, die sich von 100 000 ℳ bis auf 200 000 ℳ und selbst 400 000 ℳ belaufen. Im ganzen haben die Staaten 6 bis 7 Millionen Mark für ihre Gebäude ausgelegt, die in ihrer Gesammtheit eine eigenartige Stadt voll buntester Abwechselung bilden.

17. Die Gebäude der Deutschen Ausstellung.

Von einem weiteren Eingehen auf die von fremden Staaten errichteten Einzelausstellungen wird hier abgesehen; nur die Deutsche Ausstellung soll noch kurz besprochen werden.

Das Deutsche Haus hat seinen Platz weitab von der Pracht der Paläste und dem Wogen und Drängen der Volksmassen in der Nähe des Seegestades, einige 50 Schritte nördlich von der Stelle gefunden, wo der die Lagune mit dem See verbindende Nordkanal in den letzteren einmündet. Auf dem in Nr. 44 S. 421 d. Ztg. mitgetheilten Plan der Weltausstellung ist das Deutsche Haus rechts von dem sich in gleicher Richtung mit dem Ufer nach Süden erstreckenden Zweig der Ausstellungsbahn, gegenüber dem Mittelpunkt dieses Zweiges schwarz eingetragen. „Trotzig und fest“, so schreibt das „Centralblatt der Bauverwaltung“, „heiter und farbenprächtig zugleich, vereint es den Ausdruck Norddeutscher und Süddeutscher Art in gleicher Weise und ebenso wie es den fern von der Mutterscholle lebenden Deutschen Sohn in der neuen Welt als ein Denkstein heimathlicher Bauart anheimeln und mit dem Klange seiner aus Deutschem Erz gegossenen Glocken die alte Vaterlandsliebe in seinem Herzen anstimmen wird, so nicht minder wird es dem Amerikanischen Yankee anmuthen.“

Der Entwurf des Hauses stammt von dem Königlichen Regierungsbaumeister Johannes Radke, einem der Architekten des für die Ausstellung bestellten Reichskommissariats. Der Schwerpunkt in der Gesammtanordnung ist auf eine möglichst malerische Gruppirung der Bautheile gelegt worden. Dabei ist der Zweck eines „Ausstellungsgebändes“ bei aller Mannigfaltigkeit der Gliederung dem Ganzen glücklich aufgeprägt. Der Charakter der heiter anmuthenden Schöpfung ist im Stile der Deutschen Frührenaissance gehalten, deren Formen indess mit denen des Gothischen Stils geschickt verwebt sind.

Der Haupteingang liegt dem See zugewendet; hier gelangt man durch die dreibogige, in hoher, thurmgekrönter Giebelwand angeordnete Vorhalle in einen mit Sterngewölben überdeckten Hallenraum, an den links ein Telephonhaus angrenzt, während rechts, über einen Korridor hinweg die Zimmer des Reichskommissars erreicht werden. Diese Gebäudetheile sind den beiden Hauptausstellungsräumen vorgelagert, die sich durch zwei Geschosse erstrecken. Im Obergeschoss befinden sich ringsumlaufende Galerien. Die oberen Räume, welche durch eine an der nördlichen Seite befindlichen Treppe zugänglich sind, sollen die Geschäftsräume des Stangen'schen Reisekontors aufnehmen. Die Hauptsäle enthalten die Sammelausstellung des Buchgewerbes, der Zellstofffabrik Waldhof u. a. m. Von dem der Eingangshalle unmittelbar gegenüber befindlichen Hauptsaal gelangt man auf einer breiten Freitreppe zu einem in derselben Achse liegenden Kapellenbau gothischen Stils, zu dessen Linken sich ein mit steilem Walmdach versehenes und mit Erkerbauten und Eckthürmchen belebtes hohes Glockenhaus erhebt, in dem ein für die Berliner Kaiserin Augusta-Gedächtnisskirche bestimmtes Geläute Gussstahlglocken, angefertigt vom Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrikation, aufgehängt wurde. Der untere Theil des Thurmes und der Kapellenraum enthalten die Ausstellung für kirchliche Kunst.

Das Deutsche Haus ist Deutsch in jeder Beziehung; es ist aus echtem Material, durchweg massiv, gebaut, im Gegensatz zu der sonst im Ausstellungsgebiete herrschenden Bauweise aus Holz mit Stuckbewurf. Bis auf das grobe Mauermaterial sind alle Bautheile, Balkenlagen und Holzverbindungen, die Dachdeckungsmaterialien und alle Gegenstände des inneren Ausbaues aus Deutschland bezogen und von Deutschen Arbeitern eingebaut worden. Nur für die Maurerarbeiten wurden fremde Arbeiter hinzugezogen. Die Bauleitung lag dem in Chicago ansässigen Deutschen Architekten Fiedler ob.

Was die Materialien anlangt, so haben die Alsen'schen Portland-Cementfabriken in Hamburg den zur Herstellung der Kunststeine verwendeten Cement, die Firmen C. W. Eger-Berlin, David Franke Söhne-Berlin, Stoltz-Driesen und F. Zimmermann & Sohn-Berlin einen grossen Theil des Bauholzes für das Gebäude hergegeben, während die Firma C. Heckmann-Duisburg die zur Bedachung erforderlichen Kupferplatten, die Firma W. Neumeister-Berlin die gleichen Zwecken dienenden Schieferplatten geliefert hat. Der zur Wandbespannung im Empfangsraum des Reichskommissars verwendete Stoff ist von der Firma Gerson in Berlin zur Verfügung gestellt worden. Eine stattliche Reihe von 40 anderen Firmen haben sich zugleich als Aussteller an der Herstellung des Bauwerkes in der Weise betheiligt, dass sie die Ausführung von Bauarbeiten entweder völlig unentgeltlich oder gegen eine hinter den Selbstkosten meist weit zurückbleibende Vergütung übernommen oder aber die zur äusseren und inneren baulichen Ausstattung des Gebäudes dienenden Mobilien und Ausrüstungs-

stücke kostenlos hergegeben haben. Auch die übrigen baulichen und dekorativen Arbeiten sind von Deutschen Gewerbetreibenden oder Künstlern hergestellt worden. So hat die Firma Stiebitz & Koepchen in Berlin die Zimmer- und Tischlerarbeiten, die Firma Bretschneider & Krügner - Pankow bei Berlin die Eisenkonstruktion für den Hauptthurm und den Glockenthurm, die Firma Fr. Richter-Berlin die Maler- und Anstreicherarbeiten ausgeführt. Die Bildhauer-, Modellir- und Holzbildhauerarbeiten sind von Berliner Künstlern, die Stuckarbeiten von einem Berliner Stuckateur hergestellt worden.

Trotz der namhaften kostenlosen oder nur für die Selbstkosten geleisteten Beiträge hat das Deutsche Haus, statt 300 000 *M*, wie ursprünglich veranschlagt war, doch einen Aufwand von 500 000 *M* verursacht.

An selbständigen Gebäuden der Deutschen Ausstellung sind die Pavillons von Krupp in Essen und von der Chemischen Fabrik von Merck in Darmstadt hervorzuheben. Im übrigen erstreckt sich die Deutsche Ausstellung auf die bereits früher besprochenen Hauptausstellungsgebäude.

Auch in der Midway Plaisance, dem von der Hauptausstellung westlich abzweigenden Parkterrain, ist Deutscher Sinn und Deutsches Wesen zur Anschauung gebracht, in dem von der Deutsch - Ethnographischen Ausstellungsgesellschaft in Berlin geschaffenen Deutschen Dorfe. Alle in den verschiedenen Deutschen Gauen üblichen eigenartigen Bauweisen bürgerlichen und ländlichen Charakters sind hier in Einzelhäusern und Burgen verkörpert. Wir finden hier eine Wasserburg (um 1600), ein Hessisches Rathhaus, Spreewaldhaus, Niedersächsisches Haus, Schwarzwaldhaus, Oberbayerisches Haus mit zum Theil originaler Einrichtung aus frühen Jahrhunderten. Im Hessischen Rathhause ist eine Ausstellung eingerichtet, welche die Entwickelung der Deutschen Vorgeschichte — veranschaulicht durch Modelle von Römischen, Fränkischen Kriegern, Trophäen, Bronzen, Pfahlbaufunden, Steinwaffen u. a. — und die Deutsche Volkskunde betrifft. Die letztere Abtheilung enthält bäuerliche Schnitzereien aus frühester Zeit, alte Schmucksachen u. a. m.

Restaurationsräume, ein Deutscher Konzertgarten fehlen nicht. In einer Kolonnade sind Gegenstände der Deutschen Hausindustrie käuflich zu haben.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld unterstellte, 18,9 km lange Strecke Arolsen-Corbach, welche am 15. August d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Seitens der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins ist der XIII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnissen" ausgegeben worden.

Vereins - Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind der VI. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 36 (K. E.-D. zu Elberfeld), der XI. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen), der I. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 73 (K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn) und der V. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" herausgegeben und vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1831 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1863 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1861 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

(Aus der Rede des Herrn Ministers Thielen über Staffeltarife.)

(Schluss aus Nr. 51.)

Was nun die Mühlenfabrikate anbetrifft, so betrug die Beförderung über 200 km früher 17 %, 1891/92 20 % und 1892/93 28 %. Sie ersehen aus dieser Nebeneinanderstellung, dass die Befürchtungen, die man gehegt hat, die Angriffe, die daraus gegen die Staffeltarife zu entnehmen waren, doch wenistens bezüglich der Mühlenfabrikate übertrieben sind; die Zunahme für die Mühlenfabrikate ist gar nicht in dem Maasse erfolgt, wie die Herren Antragsteller glauben. Es ist das auch aus den natürlichen Verhältnissen durchaus zu erklären. Von den Mühlenfabrikaten blieben überdies 94 % der Gesammtmenge innerhalb 600 km.

Die 9 Monate September bis einschliesslich Mai des Jahres 1890 91 — das ist das letzte Jahr vor Einführung des Staffeltarifes — und die derselben Monate von 1892/93 ergeben folgende Vergleichsziffern. In dieser Zeit ist die von Stationen der Preussischen Staatsbahnen beförderte Getreidemenge gestiegen von 2 314 000 t auf 2 535 000 t, das gibt ein Plus von 220 000 t oder 9,6 %. Diese Steigerung entfällt aber mehr als ganz auf die Staffeltarife; denn sie beträgt für den Staffeltarif nicht die Differenz, die überhaupt in Frage ist, von 220 000 t, sondern 237 000 t, und das Plus 17 000 t bedingt also eine Abnahme der Transporte unterhalb 200 km. Die Einnahmen des Staates haben sich trotz der sehr erheblichen Tarifermässigungen beträchtlich gesteigert, und zwar von 11 169 000 *M* auf 14 562 000 *M*, d. h. um 3 393 000 *M*. Ich nehme an, dass sie bis zum 1. September d. J. auf etwa 5 Millionen Mark steigen werden. Auch hier entfällt die Steigerung lediglich auf den Transport auf weitere Entfernungen, indem für dieselbe eine Mehreinnahme nicht von 3 393 000 *M*, sondern von 3 499 000 *M* zu verzeichnen gewesen ist, so dass also auch hier die kürzeren Strecken eine erhebliche Abnahme zeigen. Bei den Mühlenfabrikaten hat die Beförderungsmenge des Jahres 1892 gegen die des Jahres 1891, also des Jahres ohne Staffeltarife, abgenommen. 1890/91 hatte noch 611 245 t, dagegen 1892 93 nur 605 374 t. Obwohl also eine Minderbeförderung von 5 891 t vorliegt, sind doch die Einnahmen infolge der zurückgelegten weiteren Wege gestiegen. Diese betrugen 1890/91 3 443 312 *M* und 1892/93 3 730 099 *M*, also ein Plus von 286 787 *M*. Die Mehreinnahmen entfallen ausschliesslich auf Entfernungen über 200 km, indem sie hier 335 555 *M* betragen, so dass auch hier sich die Erscheinung zeigt, dass die kürzeren Entfernungen abgenommen haben.

Nun sollte man glauben, nach dem Antrage des Herrn Abg. Eckels und namentlich nach den Angaben, die noch in sehr verstärktem Maasse in verschiedenen Petitionen gemacht sind, diese Mehrtransporte kämen alle entweder aus den östlichen und nördlichen Provinzen oder aus dem Auslande. Dem ist aber nicht so. An diesen Mehrversendungen haben sich nicht blos die östlichen und nördlichen Provinzen betheiligt, obgleich dieselben naturgemäss den Hauptantheil haben, sondern auch die mittleren und westlichen Provinzen. Es hat der Mehrversand betragen von den Stationen des Direktionsbezirks Altona 10 855 t, Erfurt 5 149 t, Frankfurt a/M. 7 416 t, Hannover 3 676 t, Magdeburg 19 002 t, Direktionsbezirk Berlin 40 696 t, Direktionsbezirk Bromberg 73 823 t, den Löwenantheil aber hat die Provinz Schlesien mit 80 097 t. Von dem Transportplus von 202 000 t, welches auf die 5 östlichen Provinzen fällt, sind gegangen nach Preussischen Häfen 65 000 t, das sind also hauptsächlich Königsberg, Danzig und Stettin. Nach Berlin 44 000 t, nach dem Königreich Sachsen 76 000 t. Ich bemerke dabei, dass lediglich das Oesterreichische Getreide dort verdrängt worden ist. Nach Westdeutschland sind im ganzen von diesem Plus 8 900 t gegangen, also eine ganz minimale Zahl (Hört, hört!), nach Süddeutschland 6 500 t, also auch keine Menge, die eine grosse Wirkung ausüben kann. (Heiterkeit.) Uebrigens zeigt sich, dass auch ein erhebliches Bedürfniss vorhanden gewesen ist, aus dem Westen und aus Süddeutschland Artikel der Staffeltarife nach anderen Gegenden zu verfrachten. Beispielsweise sind die Hafer- und Gersteversendungen aus Südwest- und Mitteldeutschland erheblich gestiegen. Wenn der Staffeltarif nicht gewesen wäre, hätten die grossen Transporte, die aus der Rheinprovinz, aus Westfalen, Hannover und Bayern versandt worden sind, nicht stattfinden können. (Hört, hört!) Dass der Staffeltarif in dieser Beziehung gut gewirkt hat, zeigt sich auch andererseits in dem Nachlass des Versandes vom See- und Flussgebiet, der bei den Elb-, Weser- und Emshäfen ein Minus von 64 000 t aufweist.

Auch der Versand von Preussischen Flusshäfen hat ein Minus von 90 000 t erfahren. Daraus ergibt sich, dass allerdings für die Getreidehändler im Westen eine gewisse Berechtigung zur Klage vorliegt; ihnen ist wirklich ein Gewinn entgangen, aber diesem Verlust steht der weitaus überwiegende Gewinn unserer einheimischen Landwirthschaft gegenüber. Die Provinzen Sachsen, Hannover, Westfalen, Schleswig-Holstein haben sämmtlich stärkeren Bahnversand sowohl nach der Rheinprovinz als auch nach anderen Provinzen.

An Mühlenfabrikaten ist der Versand der östlichen Provinzen gestiegen um im ganzen 73 000 t; von diesen 73 000 t haben bekommen Berlin 8 400 t, das Königreich Sachsen 7 500 t, Westdeutschland 2 500 t, Süddeutschland 6 400 t. Im übrigen stellt sich der Mehlversand der Provinz Sachsen auf 8 000 t, der Provinz Hannover auf ebenfalls 8 000 t, der Mehlversand von Westfalen auf etwas über 8 000 t. Berlin hat einen Mehrversand nach dem Königreich Sachsen von 500 t, nach Hessen-Nassau von 300 t und nach Süddeutschland von 4 300 t.

Ich komme nun auf die einzelnen Einwendungen, die gegen den Staffeltarif vorliegen. Da ist nun der erste und, wie ich sagen muss, wenn er berechtigt wäre, auch schwerwiegendste Vorwurf der, dass eine Bevorzugung des Auslandes durch die Staffeltarife gegeben sei. Eine solche liegt nicht vor. Richtig ist, dass der Staffeltarif, wie die Dinge liegen, von der Einbruchsstation aus dem ausländischen Getreide nicht verwehrt wird und auch nicht wohl verwehrt werden kann; unrichtig ist, was vielfach behauptet worden, dass für das ausländische Getreide dieselbe Expeditionsgebühr nachgelassen würde.

Unrichtig ist, dass den ausländischen Erzeugnissen durch den Staffeltarif eine wesentliche Erleichterung geboten würde. Das ausländische Getreide geht im wesentlichen auf kürzere Entfernungen als 240 km. Es ist das auch ganz natürlich: das Russische Getreide geht in der Hauptsache nach Danzig und Königsberg, soweit es nicht benutzt wird zum Konsum innerhalb der nächsten Grenzdistrikte; das Oesterreichisch-Ungarische Getreide geht in der Hauptsache nach Schlesien. Das Getreide, welches wir auf weitere Entfernungen vom Ausland her bekommen, kommt fast ausschliesslich auf dem Wasserweg zu uns. In der Zeit vor Einführung der Staffeltarife sind im Durchschnitt der 6 Jahre, von 1886 bis 1891, jährlich auf den Wasserstrassen von ausländischen Plätzen eingeführt 1 164 500 t; dagegen ist der Eisenbahnversand 144 000 t jährlich gewesen Ueber die trockene Grenze sind also 144 000 t gegangen! Diese Mengen sind aber zum überwiegenden Theil, nämlich mit 100 000 t, in den benachbarten Provinzen geblieben, und zwar auf Entfernungen, die noch nicht zum Staffeltarif rechnen, in erster Linie in Schlesien.

Auf Entfernungen über 240 km sind im Durchschnitt der genannten 6 Jahre gelaufen 44 000 t. Hierunter befinden sich jedoch 25 000 t Gerste (hört! hört!), welche das Inland zu Brauzwecken gebraucht hat und, wie ich mir gestatten werde demnächst nachzuweisen, auch heute gebrauchen muss. Die überbleibenden 19 000 t bestehen überwiegend aus Hülsenfrüchten, während Speisegetreide auf weitere Entfernungen vom Auslande in das Königreich Preussen in sehr geringem Maasse eingeführt ist.

Unter der Herrschaft des Staffeltarifs ist in den freien Verkehr der Preussischen Provinzen Getreide aller Art aus Russland eingeführt in dem halben Jahre vom 1. Oktober bis zum 1. April 892/93 — so weit reichen die Zahlen — 11 911 t. Das ergibt gegen das vorhergehende halbe Jahr ein Minus von 10 000 t. Davon sind gegangen nach der Provinz Preussen 898, nach Pommern 20, nach Hannover 10, nach Posen 2 440, nach Schlesien 7 732, nach Brandenburg 706, nach Sachsen 90, nach Westfalen gar nichts, Rheinland ebenfalls nichts und nach Hessen-Nassau 20 t. Darin stecken aber alle Artikel, welche der Staffeltarif umfasst. Darin steckt also ausser den Brotfrüchten die Gerste, der Hafer, der Mais und namentlich die Hülsenfrüchte.

Nun werde ich mir gestatten, Ihnen mitzutheilen, was denn aus Russland an Weizen und Roggen eingegangen ist während dieses halben Jahres: im ganzen 219 t Roggen und 102 t Weizen. Davon ist nichts gegangen nach Pommern, nichts nach Hannover, 20 t nach Posen, 30 und 81 t nach Schlesien, nichts nach Brandenburg, nichts nach Sachsen, nichts nach Westfalen, nichts nach Rheinland, nichts nach Hessen-Nassau. (Hört! hört!)

M. H., ich glaube, dass es nicht angezeigt sein würde, hier im Preussischen Abgeordnetenhause auch noch bezüglich der Süddeutschen Verhältnisse Mittheilungen zu machen. Ich behalte mir vor, das an einem anderen Orte zu thun. Die Hauptmasse geht also, wie Sie sehen, auf ganz kurze Entfernungen. Getreidepreis und -zoll haben keine Einwirkung auf den Transportweg. Bei Amerikanischem Getreide ist ja das an und für sich klar; beim Russischen Getreide bleiben die Seewege unter allen Umständen die billigsten. Der beste Beweis dafür ist, dass in der langen Zeit des Bestehens des sogen. Bromberger Staffeltarifs nach Berlin das Russische Getreide nicht etwa mit der Eisenbahn gekommen ist; das Russische Getreide ist nach wie vor durch die Oder und die Spree gegangen. Wenn schon für diese Entfernung der Wasserweg der bevorzugte ist, m. H., so ist das für Mannheim, Köln, Hamm, Frankfurt usw. noch in viel höherem Maasse der Fall.

Die Lage Oesterreichs für den Staffeltarif ist ja natürlich ungleich günstiger wie Russlands, weil die hauptsächlich in Betracht kommenden Landestheile von Oesterreich-Ungarn uns erheblich näher liegen; aber auch die Transporte Oesterreichisch-Ungarischer Provenienz sind keineswegs erheblich, sie betrugen in den 9 Monaten vom 1. Oktober 1891 bis 1. Juli 1892 im ganzen (die Einfuhr nach Schlesien ausgenommen) an Weizen 436, Roggen 1 1-1, Hafer 9 693, Gerste 44 205 t.

Ebenso hat die Einfuhr von ausländischem Mehl über die Seehäfen wie auf dem trockenen Wege irgend welche hervorragende Bedeutung nicht erlangt.

Der zweite Vorwurf, der den Staffeltarifen gemacht wird, besteht darin, dass man sagt: die Staffeltarife überschwemmen uns im Westen, in Mitteldeutschland, mit östlichem und nördlichem Getreide. Es ist die Behauptung hieran geknüpft worden, dass infolge dieses vermehrten Angebots der Druck auf die Getreidepreise so stark geworden sei, dass die westliche Landwirthschaft und die westliche Müllerei nicht mehr bestehen kann.

Was die Ueberschwemmung anbetrifft, so habe ich vorhin mir bereits auszuführen gestattet, dass die Transportmengen des Staffeltarifs gegen die des Seewegs und der grossen Ströme kaum ins Gewicht fallen können.

Was nun den Preisdruck anbetrifft — ja, m. H., ich glaube, da ist der Staffeltarif auch der unschuldigste Faktor von den verschiedenen Faktoren (sehr richtig! rechts), die mitgewirkt haben, um dieses Ergebniss hervorzubringen.

Ich erinnere daran, dass wir in die Ernte von 1892 mit kolossalen Vorräthen eingetreten sind, dass die Ernte überall eine vorzügliche gewesen ist — fast überall, an Brotfrüchten wenigstens, allerdings nicht an Hafer, dass ferner Amerika eine ganz kolossale Ernte gemacht hat. Es ist mir neulich noch aus sachverständigem Munde — ich übernehme aber keine Garantie dafür — gesagt worden, dass die Vorräthe, die zur Verfrachtung nach Europa theils schwimmend, theils schon konsignirt sind, genau den ganzen Betrag unserer 1892er Ernte ausmachen. Dass diese Massen, die doch naturgemäss einen kolossalen Einfluss auf den Preisstand ausüben müssen, die geringen Mengen, die der Staffeltarif ins Land gebracht hat, weit übersteigen, das, m. H., glaube ich, bedarf kaum einer weiteren Auseinandersetzung. Es hat ja überhaupt kaum jemals eine Untersuchung zu genauen ziffermässigen Ergebnissen geführt, die darauf gerichtet war: welchen Einflüssen ist der Preisstand der Brotfrucht im gegebenen Falle zuzuschreiben? Es wirken dabei so viele Momente mit (sehr richtig!), die sich jeder ziffermässigen Darstellung entziehen, dass man kaum imstande ist, ein abstraktes Bild zu geben. Ich gebe zu, dass moralisch die Staffeltarife und die Angebote infolge der Staffeltarife, in erster Linie aber die Folgen des überall vorhandenen Ueberflusses — jeder hat seinen Ueberfluss auf irgend eine Weise los werden wollen und hat natürlich auch den Weg des Staffeltarifs gesucht —, dass also dieser, ich möchte sagen, moralische Druck, der infolge der Angebote auf dem Wege des Staffeltarifs erfolgt ist, mitgewirkt hat, die Getreidepreise zu drücken. Aber sehen Sie sich einmal die Kurstabellen an, ob sich nicht da und dort in der Vergangenheit noch viel niedrigere Preise finden, wo von Staffeltarifen noch gar nicht die Rede gewesen ist. Sie werden in dem Falle, dass unsere Ernte in diesem Jahre nicht günstig ausfällt, schon erleben, wie rasch an der Berliner Börse und an den sonstigen Börsen die Getreidepreise wieder anschwellen. Aus einer graphischen Darstellung über die Preise auf den Märkten Köln, Magdeburg, Berlin, Posen, Danzig ist zu ersehen, dass die Preise des Jahres 1886 die niedrigsten gewesen sind, niedriger als des Jahres 1892/93, obwohl in diesem Jahre mehr wirksame Momente für den Preisdruck obgewaltet haben als im Jahre 1886.

Ein Beweis dafür, dass die Staffeltarife ungünstig wirken, soll auch darin liegen, dass das inländische den Westen überschwemmende Getreide auf dem Kölner Markte billiger verkauft werde, als das ausländische Getreide. Das ist richtig, aber das liegt nicht an den niedrigeren Frachtkosten — die sind höher als die der ausländischen Waare —, sondern es liegt daran, dass die Qualität des östlichen Getreides und namentlich des Roggens, der hier wesentlich in Betracht kommt, vielfach zurücksteht hinter der ausländischen Waare, dass namentlich der Klebergehalt und die Trockenheit des östlichen und nördlichen Getreides gegenüber dem Russischen z. B. zu wünschen übrig lässt.

Ich komme jetzt auf den dritten Geschädigten, den Getreidehandel, und da muss ich von vornherein anerkennen, dass dessen Klagen wohl am ehesten berechtigt sind. Unter den Getreidehändlern, die sich beklagen, stehen obenan unsere

Seehandelsplätze Königsberg, Danzig und Stettin; alle drei betrachten als älteste und festeste Grundlage ihres Handels den Getreidehandel. Der Getreidehandel ist seit Aenderung der Zollverhältnisse mit Russland für diese Plätze, namentlich aber für Königsberg und Danzig, sehr erheblich eingeschränkt, und es ist anzuerkennen, dass infolge des Staffeltarifs eine weitere Einschränkung nicht ausgeschlossen ist; vor der Hand ist aber eine solche Einschränkung noch nicht wahrzunehmen. Was Danzig und Königsberg stets bleiben wird, ist der Russische Transit und die sehr erhebliche Körnerproduktion in der unmittelbaren Umgebung. Königsberg und Danzig werden daher durch den Staffeltarif meiner Ueberzeugung nach auch auf die Dauer einen wesentlichen Rückgang nicht zu erleiden haben. Allein der Handel und die Rhederei Königsbergs und Danzigs in Getreide und Mühlenfabrikaten hängen nicht blos von den Frachten ab, sondern sind im wesentlichen auch von den Konjunkturen beeinflusst, und es wird ein Wechsel in der Beziehung sich stets geltend machen.

Ein weiterer geschädigter Händler ist der Getreidehändler an den Flüssen. Dieser hat im wesentlichen bis jetzt das ausländische und das auf dem Wasserwege eingegangene inländische Getreide gehandelt und spedirt. Ihm erwächst nun eine Konkurrenz dadurch, dass seine bisherigen Abnehmer direkte Angebote von östlichen Produzenten und Händlern erhalten.

Es werden sich daraus allerdings für eine gewisse Uebergangsperiode Verschiebungen ergeben. Allein, so sehr ich diese Verschiebungen beklage, so muss ich doch sagen, dass sie gegenüber den Vortheilen, welche der Produktion und dem Konsum aus den Tarifen erwachsen, meines Erachtens nicht so schwer ins Gewicht fallen können, dass man sich entschliessen könnte, die Staffeltarife wieder aufzuheben.

Ich komme nun zu den Mühlenfabrikaten. Gegen die Einbeziehung der Mühlenfabrikate in den Staffeltarif haben sich weitaus die meisten und auch weitaus die kräftigsten Beschwerden gerichtet.

M. H., Getreide und Mehl ist seit undenklichen Zeiten gleich tarifirt; das hat nicht der Staffeltarif erfunden, sondern das hat er so vorgefunden. Es ist weitaus auf den meisten Deutschen Bahnen von Anfang an der Tarif so gestaltet gewesen, es ist aber seit dem Reformtarif in ganz Deutschland Getreide und Mehl gleich tarifirt. Auch die Nachbarländer, sogar Russland tarifirt sein Mehl erheblich billiger als sein Getreide. Die Erwägungen, die dazu geführt haben, abweichend von dem sonstigen Tarifgrundsatz, das veredelte Produkt höher zu tarifiren als das Rohprodukt, Mehl und Getreide gleich zu tarifiren, sind nicht eisenbahnfiskalischer, sondern lediglich wirthschaftlicher Natur. Diese Erwägungen beruhen darauf, dass es sich im allgemeinen empfiehlt, den Veredelungsprozess am Erzeugungsorte zu begünstigen. Es sind infolgedessen auch nicht blos die Ausnahmen für Mehl und Getreide gemacht worden, sondern ebenso für Kohle und Kokes, für Erze und Roheisen, für Kalk und Kalkstein und noch für eine ganze Reihe anderer Producte. Für Mehl und Getreide lagen aber noch ganz besondere Gründe vor, die Veredelung am Erzeugungsort zu begünstigen. Diese Gründe liegen darin, dass zumeist diejenigen Landestheile, in denen die Landwirthschaft überwiegt, arm an sonstigen Industrien sind. Die Mühlenindustrie ist in weiten Strichen unseres Landes fast die einzige grosse Industrie, die wir haben. Es war daher meines Erachtens wirthschaftlich durchaus richtig, die Veredelung hier durch die Gleichstellung des Veredelungsprodukts mit den Rohprodukten im Tarif zu begünstigen.

Es war ferner in Betracht zu ziehen, dass die Abfallstoffe der Mühlenindustrie im wesentlichen wieder Konsumstoffe der Landwirthschaft sind, dass in denjenigen Landestheilen, die grossen Körnerbau haben, auch naturgemäss die Viehhaltung gross ist, und dass die Landwirthschaft dieser Landestheile die Abfallstoffe, Kleie und Futtermehl, für ihre Viehhaltung durchaus nothwendig hat, und dass auch aus diesem Grunde gleiche Vergünstigungen für den Veredelungsprozess am Erzeugungsort geboten sind. Unter diesen Umständen war es ganz unvermeidlich, wenn nicht grosse, kaum zu verantwortende Verschiebungen innerhalb der Mühlenindustrie und innerhalb der Landwirthschaft eintreten sollten, dass die Mühlenfabrikate von dem Staffeltarif nicht ausgeschlossen wurden. Es wäre geradezu vernichtend gewesen für unsere östliche und nördliche Mühlenindustrie und in hohem Maasse gefährlich und bedenklich gewesen für unsere östliche Landwirthschaft, wenn wir die Mühlenfabrikate im Spezialtarif 1 gelassen und die Rohstoffe in den Staffeltarif gesetzt hätten. Unsere östlichen und nördlichen Mühlen hätten ihren Betrieb aufgeben müssen. Die Staatsregierung glaubte daher, unter diesen Umständen es durchaus nicht verantworten zu können, die Mühlenfabrikate im Spezialtarif zu lassen, sondern es für wirthschaftlich berechtigt erachten zu müssen, das alte gleiche Verhältniss für Mühlenfabrikate und Getreide aufrecht zu erhalten, um so mehr, da es sich um einen Versuch handelte.

M. H., die statistischen Beobachtungen, die wir angestellt haben, haben nun allerdings zu der Ueberzeugung geführt, dass die Wirkung der Staffeltarife für die Mühlenfabrikate in gewisser Hinsicht eine schärfere gewesen ist. Es liegt das nicht an den Tarifen an sich, sondern an den sonstigen Verhältnissen. Ich will hier auch gleich erklären, dass die Staatsregierung daraufhin die Vorermittelung hat eintreten lassen, in welchem Umfange die Verschiebungen eingetreten sind, und auf welchem Wege sie zu beseitigen sind.

Bezüglich der Mühlenfabrikate sieht der Herr Minister die Frage als eine offene an.

Was den dritten Gegenstand, das Malz, anlangt, war die Staatsregierung anfänglich bedenklich, dessen Gleichstellung mit Mehl beizubehalten, in der Befürchtung, dass die ausländische Konkurrenz den Hauptvortheil aus diesem Tarif ziehen würde. Auch der Umstand erregte Bedenken, dass Malz in weit geringerem Maasse den Wasserweg benutzt, als dies bei den übrigen Artikeln des Staffeltarifs der Fall ist, da Malz für den Wasserweg nicht geeignet erscheint. Es leidet in seiner subtilen Qualität zu sehr durch den Wassertransport, und sucht daher, wenn es irgend kann, den Eisenbahnweg auf. Aus diesen Gründen hat anfangs die Staatseisenbahnverwaltung Bedenken getragen, Malz in den Staffeltarif einzuführen. Nachdem sich aber der Landes-Eisenbahnrath dahin ausgesprochen hatte, dass das Malz wieder in dasselbe Verhältniss wie die Gerste zu bringen sei, entschloss man sich, zum 1. Januar 1893 das Malz in den Staffeltarif versuchsweise aufzunehmen.

Mittlerweile hatte sich nach den angestellten Ermittelungen auch wirklich ergeben, dass in Westfalen und am Rhein billiger Malz produzirt, als aus der Saalegegend und aus Schlesien bezogen werden kann. Die Mälzerei in Schlesien und an der Saale, im Oderbruch und im Posenschen sind aber eine alte, grosse Industrie, während die anderen erst den Betrieb im grossen anfangen wollten auf Grund des Staffeltarifs; die bisherigen Mälzereien waren ziemlich unbedeutend. Kurzum, die Staatsregierung entschloss sich, das Malz auch in den Tarif hineinzusetzen. Bisher ist von dem sogenannten Konsumenten keine Rede gewesen, obwohl derselbe ja gewissermaassen auch eine Berechtigung hat, in diesen Fragen mitzureden, zumal die Wohlthaten, die der Staffeltarif für den Konsumenten mit sich bringt, klar auf der Hand liegen. Diese Wohlthat tritt am schärfsten hervor beim Malz. Der Staffeltarif für Malz erleichtert nämlich, ein gutes, der Geschmacksrichtung des Konsumenten entsprechendes Bier zu brauen, die vorzüglichen Malzprodukte Schlesiens, des Oderbruchs, der Saalegegend und namentlich Mährens und Böhmens auch dem Westen Deutschlands zukommen zu lassen. Auch ist zu bemerken, dass, ob der Staffeltarif besteht oder aufgehoben wird, für eine ganze Anzahl von Brauereien dies Qualitätsmalz überhaupt gar nicht zu entbehren ist. Für gewisse Arten von Bier, die beispielsweise in Berlin und auch wohl anderswo gebraut werden, wird immer zur Herstellung der vom Konsumenten gewünschten Qualität Mährisches oder Böhmisches Malz vorgezogen werden. Denn dem Malz geht es, wenn auch nicht ganz so, aber doch einigermaassen wie den Weintrauben: es nimmt einen gewissen Geschmack von seinem Boden, auf dem es erzeugt ist, an. Es können daher bestimmte Qualitätsbiere nur von Malz aus gewissen Gegenden gebraut werden. Das Alltagsbier verlangt diese subtilen Unterscheidungen allerdings nicht.

Auch diese Frage des Malzes ist im eminentesten Sinne des Wortes eine Versuchsfrage und muss die Frage der Beibehaltung des Malzes in seiner gegenwärtigen Tariflage als eine offene behandelt werden.

Den Standpunkt der Staatsregierung rekapitulirte der Herr Minister wie folgt:

Die Ermässigung der Tarifsätze mit wachsender Entfernung beruht auf einer wirthschaftlich und finanziell richtigen Grundlage, denn sie ist proportional den Selbstkosten;

der Staffeltarif eignet sich insbesondere für die landwirthschaftlichen Produkte, denn er ist ein wirksames Ausgleichsmittel zwischen Mangel und Ueberfluss auch für weite Entfernungen;

die geographische Gestaltung unseres Landes und das Ueberwiegen der landwirthschaftlichen Produktion in den östlichen und nördlichen Provinzen, der Industrie in den mittleren und westlichen Provinzen gewährt den Staffeltarifen für Getreide eine besondere Bedeutung und Berechtigung;

der Staffeltarif erleichtert den Wettbewerb der inländischen Produktion gegen die ausländische;

der Staffeltarif ist für den Konsumenten unbestreitbar nützlich, für die fiskalischen Interessen vortheilhaft.

Die Staatsregierung erachtet daher, so lange der Beweis des Gegentheils nicht erbracht ist, die Beibehaltung des

Staffeltarifs für Getreide, Hafer, Hülsenfrüchte usw. vom wirthschaftlichen und finanziellen Standpunkt für nützlich und gerechtfertigt

Die Gleichstellung von Mehl und Getreide, von Malz und Gerste beruht auf althergebrachten wirthschaftlichen Grundsätzen. Die Aufhebung derselben würde einen Eingriff in die Produktionsbedingungen der betreffenden Betriebe darstellen. Die Staatsregierung hat indessen Veranlassung genommen, die Frage nochmals zur Erörterung zu ziehen, ob ohne zu schwere Schädigung berechtigter Interessen eine Erhöhung der Sätze für Mehl und Malz unter Beibehaltung des Staffelsystems vorgenommen werden kann. (Lebhafter Beifall.)

Das Abgeordnetenhaus nahm dann nach eingehender Debatte in der Sitzung vom 1. d. Mts. in der Frage der Staffeltarife zwei sich widersprechende Anträge an. Zuerst hatte es auf den Antrag des Abg. Eckels beschlossen: „Die Staatsregierung zu ersuchen, den am 1. September 1891 und 17. September 1892 versuchsweise eingeführten Ausnahmetarif mit ermässigten Streckensätzen (Staffeltarif) für Getreide, Mühlen- und Malzfabrikate schleunigst wieder aufzuheben.“ Und darauf nahm es den Gegenantrag des Abg. Schöller an: „Die Staatsregierung zu ersuchen, weitere Ermittelungen über die Wirkungen der Staffeltarife für Getreide, Mühlen- und Malzfabrikate anzustellen, da die bisherigen Erfahrungen sich auf zwei anormale Jahre stützen, wovon das eine mit aussergewöhnlich geringem, das andere mit aussergewöhnlich hohem Ernteertrage, ferner eine Frachtermässigung auch auf kürzere Entfernungen in Erwägung zu ziehen.“

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Stadtbahn und der Gemeinderath in Wien.

Diese Körperschaft beschäftigte sich mit der Berathung über den Entwurf der Konzessionsurkunde, wie sie zwischen der Regierung und der Dampftramway-Unternehmung, vormals Krauss & Comp., für den Bau der Wiener Stadtbahn vereinbart wurde. Der Gemeinderath zählt viele Gegner dieser Konzessionsertheilung an eine Privatgesellschaft, welche Bau und Betrieb durch die Stadt Wien selbst durchgeführt sehen wollen. Die überwiegende Majorität hat jedoch die Konzessionsbedingungen für die Stadtbahn, wie sie zwischen der Regierung und der Dampftramway-Gesellschaft, vormals Krauss & Comp. vereinbart wurden, mit geringen Abänderungen angenommen. Bemerkenswerth ist der Beschluss, dass der elektrische Betrieb an Stelle des Betriebes mit Dampf zu setzen sei. Ebenso der Beschluss, dass die eventuell verfallene Kaution dem Fonds der Verkehrskommission zuzufallen habe.

Die Konzessionsurkunden für die Lokalbahnen Wotitz-Seltschau und Monfalcone-Cervignano.

Das „R.-G.-Bl.“ vom 27. Juni d. J. publizirt diese Urkunden.

Die erstere dieser Bahnen ist als normalspurige Lokalbahn auszuführen und geht von der Station Wotitz der Franz Josefbahn nach Seltschau. Der Bau dieser Bahn ist binnen 1½ Jahren zu vollenden und ist demnach vor dem Ende des Jahres 1894 dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. Zum Zwecke der Kapitalsbeschaffung kann eine Aktiengesellschaft gegründet werden. Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen, dagegen dürfen 4 % Prioritätsaktien emittirt werden. Die Dauer der Konzession beträgt 90 Jahre. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die konzessionirte Bahn unter gewissen in der Konzession angegebenen Bedingungen jederzeit einzulösen.

Die Lokalbahn Monfalcone-Cervignano soll von einem Punkte der Linie Nabresina-Cormons der Südbahn zwischen Monfalcone und Ronchi nach Cervignano mit einer Schleppbahn von Monfalcone zum Hafen Rosega geführt werden. In der Konzessionsurkunde ist auch der eventuelle Anschluss dieser Bahn an das Italienische Eisenbahnnetz vorgesehen. Die Konzessionäre sind ferner berechtigt, Abzweigungen als normal- oder schmalspurige Dampftrambahnen einerseits in südlicher Richtung nach Aquileja und Belvedere, andererseits in nördlicher Richtung nach Gradisca zum Anschlusse an die Südbahnlinie Monfalcone-Görz herzustellen. Der Staat gewährt für diese neue Bahn die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses, welches zur Verzinsung und Tilgung eines Prioritätenkapitals von 1,3 Millionen Gulden und eines Prioritäts-Aktienkapitals von 240 000 fl. hinreicht.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt, und zwar:

a) der Stadtgemeinde Krems an der Donau für eine normalspurige Eisenbahn von Krems an der Donau nach Persenbeug zum Anschlusse an die von der Stadtgemeinde Zwettl projektirte Eisenbahnlinie „Iglau-Zwettl-Donau“ eventuell von Spitz zum Anschlusse an die vorgenannte Linie bei Laimbach auf die Dauer von 6 Monaten;

b) dem Sensengewerks-Besitzer Gottlieb Schröckenfux in Rossleiten für eine Fortsetzungslinie der von demselben projektirten normal-, eventuell schmalspurigen Zahnrad- oder Adhäsionsbahn von einer Station der Staatsbahnen zwischen Altenmarkt und Selzthal oder Liezen bis Windischgarsten, von diesem letzteren Orte nach Klaus behufs Anschlusses an die Kremsthalbahn auf die Dauer eines Jahres; endlich

Berechnung des Frachtzuschlages für die Deklaration des Interesses an der Lieferung.

Diesbezüglich sind Zweifel betreffs der Auslegung des § 84 des neuen Betriebsreglements, bezw. des Art. 38 des Internationalen Uebereinkommens (§ 9 Punkt 2 und 3 der Ausführungsbestimmungen) in der Richtung aufgetaucht, ob nämlich, wo zwei oder mehrere Tarife auf den verschiedenen Strecken eines Transportes zur Berechnung gelangen, der Frachtzuschlag je auf die einzelnen den Tarifen entsprechenden Theilentfernungen berechnet, bezw. für jede dieser Strecken auf die Einheit von 200 km aufgerundet werden dürfe. Die im März d. J. in Prag abgehaltene Direktorenkonferenz der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen hatte hierüber folgenden Beschluss gefasst:

„In allen Fällen, in welchen die direkte Kartirung wegen Mangels direkter Tarife nicht anwendbar ist, und ein Interesse an der Lieferung deklarirt wird, den Frachtzuschlag für die ganze durch den Frachtbrief bezeichnete Strecke (nach dem offiziellen Hilfsbuch ‚Bechtel's Kilometerzeiger‘) zu ermitteln und in jeder Kartirungsstrecke den pro rata der Kilometerzahl entfallenden aliquoten Theil des hinsichtlich der ganzen Transportstrecke durchgerechneten Zuschlages berechnen und verrechnen zu lassen, welcher sodann wieder unter die an zwei oder mehrere Kartirungsstrecken betheiligten Verwaltungen zur Vertheilung zu gelangen hat.“

Der diesbezügliche Vorgang der einzelnen Eisenbahnverbände sowohl im Verkehre mit dem Auslande, als auch des Reglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, sowie die betreffenden Beschlüsse der ausländischen Verbandskonferenzen erscheinen in der diesjährigen Nr. 74 des „V.-Bl. f. E u. Sch.“ zusammengestellt.

Bestellung von Eisenbahnkuratoren.

Infolge des Ablebens der bisherigen Kuratoren wurden für die unbekannten Besitzer der Kronprinz Rudolfbahn-, der bisher nicht umgetauschten Aktien der Vorarlberger Eisenbahn der Hof- und Gerichtsadvokat Dr. Adolf Slatin, endlich für die unbekannten Besitzer der zur Verloosung gebrachten und bisher unerhoben gebliebenen Theilschuldverschreibungen der Kronprinz Rudolfbahn vom Goldprioritätenanlehen vom 18. Oktober 1875 und von verloosten und bisher unbehobenen Theilschuldverschreibungen der Kronprinz Rudolfbahn vom 15. August 1867, 1. Juli 1868, 7. Mai 1869 und 28. Mai 1872 der Hof- und Gerichtsadvokat Dr. Johann Schmidkunz als Kurator bestellt.

Bukowinaer Lokalbahn.

Die wichtigste Angelegenheit, über welche die jüngst abgehaltene Generalversammlung Beschluss zu fassen hatte, betraf die konzessionsmässige Einlösung der 31 km langen Linie von Czernowitz nach Nowosielitza, an deren Endstation zufolge der am 2./14. Januar 1893 in Kiew abgehaltenen internationalen Kommission die Russische Südwestbahn, die am 1./13 November d. J. eröffnet werden soll, anschliessen wird. Als Entgelt für die Eigenthumsübertragung erhält die Lokalbahngesellschaft einen solchen Nominalbetrag in 4 % steuerfreien Prioritätsobligationen, welcher für das von der Gesellschaft aufzunehmende Anlehen von 5 Millionen Kronen, unter Zugrundelegung des Begebungskurses, zur Beschaffung eines Kapitales von 1 790 000 fl. erforderlich ist, dessen Erlös zur Bezahlung schwebender Schulden, bezw. zur Fundirung von im Wege schwebender Schulden bedeckten Auslagen für Erweiterung des gesellschaftlichen Unternehmens, sowie zur Bedeckung künftig nothwendiger Ausgaben für die im Besitze der Gesellschaft verbleibenden Bahnen verwendet wird. Der Staat tritt mit 1. Januar 1894 in das lastenfreie Eigenthum der genannten Bahn und in den Genuss ihrer Erträgnisse. Die Verzinsung und Tilgung jenes Anlehens übernimmt der Staat zur Selbstzahlung.

Der Antrag des Verwaltungsrathes und das mit der Regierung abgeschlossene Uebereinkommen wurde von der Generalversammlung einstimmig genehmigt und der Verwaltungsrath beauftragt, die durch die Uebernahme der Bahn in das Staatseigenthum bedingten Statutenänderungen im Einvernehmen mit der Regierung vorzunehmen.

Die Aktien und Prioritäten der verstaatlichten Carl Ludwigbahn.

Die K. K. Staatsschuldendirektion veröffentlicht, unter Berufung auf das betreffende Gesetz vom 25. November 1891 und die hierüber erlassene Kundmachung, dass nunmehr die Gebahrung der 4% Prioritätsanleihe der genannten Bahn, vom 1. Juli 1890, im ursprünglichen Betrage von 75 000 000 fl. Oe. W. in Silber, sowie der durch Abstempelung in Staatsschuldverschreibungen bereits umgewandelten oder noch der Abstempelung zu unterziehenden Aktien dieser Bahn im Gesammt-Nominalbetrage von 46 291 140 fl. Oe. W. an die Staatsschuldenverwaltung übergeht und werden die bezüglichen Kapitals- und Zinsenzahlungen von dem Fälligkeitstermine 1. Juli 1893 angefangen durch die Staatsschuldenkasse in Wien, sowie durch die in Ansehung der Prioritätsanleihe jeweilig bekannt zu gebenden ausländischen Zahlstellen besorgt werden. Auch kann die Zahlung der Kupons nach vorangegangener Ueberweisung durch die Landeskassen und Steuerämter stattfinden. Die planmässigen Verloosungen des Prioritätenanlehens werden vom 1. Juli 1893 an durch die Direktion der Staatsschuld vorgenommen werden. Aktien der Carl Ludwigbahn, welche noch nicht der Abstempelung unterzogen wurden, sind bis längstens 31. Juli 1893 behufs Vornahme dieser Prozedur bei der Staatsschuldenkasse in Wien zu überreichen.

Die Prioritätsobligationen der verstaatlichten Ungarischen Eisenbahnen.

Dar Ungarische Amtsblatt veröffentlicht drei Kundmachungen des Finanzministers, in welchen daran erinnert wird, dass sämmtliche in die grosse Konversion einbezogenen Kategorien von Prioritätsobligationen zur Rückzahlung am 1. Juli d. J. aufgerufen wurden. Die Kundmachung bezeichnet die Zahlstellen, bei welchen die nicht konvertirten Obligationen zur Rückzahlung präsentirt werden müssen. Die Zahlung der Zinsen hört am 1. Juli auf; vom 1. Mai 1894 angefangen wird die Rückzahlung ausschliesslich durch die Staatscentralkasse bewerkstelligt werden.

Bahnprojekte in Ungarn.

Das amtliche Organ des Königlich Ungarischen Handelsministeriums veröffentlicht die im I. Quartale dieses Jahres ertheilten Konzessionen zur Vornahme technischer Vorarbeiten. Es sind nicht weniger als 31 solche Bewilligungen neu ertheilt, und 12 verlängert worden. Dieselben sind nach dem Namen der Konzessionäre nach den Aus-, Uebergangs- und Endstationen bezeichnet und sämmtlich auf 1 Jahr ertheilt, bezw. verlängert. Es wäre wünschenswerth, dass auch die Länge dieser projektirten Bahnen, und welche der im Laufe des vorigen Jahres konzessiorten in Angriff genommen wurden, angegeben würde.

Stand der Eisenbahnbauten Ende Mai d. J.

Die mit Ende des Monats April d. J. ausgewiesene Zahl von 415,2 Eisenbahnbaukm ist, da weder eine Betriebseröffnung stattfand, noch mit einem neuen Eisenbahnbau begonnen wurde, unverändert geblieben. Fertiggestellt wurde: die (bereits eröffnete) Sekundärbahn S c h r a m b a c h - K e r n h o f; der Vollendung gehen entgegen: die Theilstrecke S t r o b l - M o n d s e e - S t. L o r e n z (bereits eröffnet) und die Zahnradbahn auf den S c h a f b e r g der Salzkammergut-Lokalbahn; die Strecke W e l s - U n t e r r o h r der Lokalbahn Wels-Aschach und das zweite Geleise in der Strecke T e t s c h e n - L a u b e der Oesterreichischen Nordwestbahn. Ein namhafter Baufortschritt wurde erzielt auf den Strecken L a i b a c h - G r o s s l u p p und G r o s s l u p p - G o t t s c h e e der Unterkrainer Bahnen. Die Zahl der im Monat Mai beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat sich von 16 021 auf 18 981 erhöht.

Nichthaftung der Eisenbahn für den durch das Reissen eines Seiles bei der Abladung entstandenen Schaden (Rechtsfall).

Eine von der Augsburger Maschinenfabrik gelieferte und von der Düsseldorfer allgemeinen Versicherungsgesellschaft für See-, Fluss- und Landtransport mit 4 500 fl. versicherte Zweifarben-Rotationsdruckmaschine zerbrach beim Abladen am Wiener Westbahnhofe durch das Reissen des von den bei der Abladung beschäftigten Akkordarbeitern selbst beigestellten Seiles. Von den für den Rück-, bezw. Wiedertransport der Maschine zur Reparatur nach Augsburg bezw. Wien erwachsenen Kosten von 5 705,38 fl. vergütete die Düsseldorfer Gesellschaft die versicherten 4 500 fl., wegen des Restes von 1 205,38 fl. wurde das Staatseisenbahn-Aerar in Klageanspruch genommen, welche Summe auch vom Wiener Landgerichte dem Kläger zugesprochen wurde. Infolge einer Cession derselben klagte nun die Düsseldorfer Gesellschaft auf den Ersatz des ganzen Schadens, wurde aber damit sowohl vom Ober-Landesgericht als dem Obersten Gerichtshof (Entscheidung vom 7. Februar 1893) aus folgenden Gründen ganz abgewiesen: Nach § 67 Z. 4 des (alten) Betriebsreglements haftet die Eisenbahn nicht für den, auf Grund des betreffenden Tarifes oder einer Vereinbarung von den Parteien selbst besorgten, durch Auf- oder Abladung verursachten Schaden. Nach den bei den K. K. Staatsbahnen bestehenden Tarifen sind Gegenstände, welche mehr als 750 kg wiegen, von den Parteien selbst aufbezw. abzuladen, geschieht dies aber über deren Verlangen durch die Bahnarbeiter, so sind dieselben als i h r e Beauftragte und nicht als die der Bahn anzusehen. Nun ist das zerrissene Seil nicht von der Bahn, sondern von den Arbeitern selbst beigestellt worden; daher kann auch jene, gemäss Art. 422 und 424 des H.-G.-B. um so weniger in Anspruch genommen werden, als es dem Kläger freistand, bessere als die von den Arbeitern benutzten Seile beizustellen. Die Bahn trifft kein Verschulden, wenn die als Beauftragte des Empfängers anzusehenden Arbeiter das, nach der Expertise schon früher schadhaft gewesene Seil nicht gehörig untersucht und kein anderes dafür benutzt haben. („Gerichtshalle" Nr. 26 1893.)

Generalversammlungen.

1. L o k a l b a h n S á r r é t am 20. J u n i d. J. Aus dem Jahresberiehte für 1892 erhellt, dass der reine Betriebsüberschuss 28 195 fl. beträgt. Es wurden 82 720 Reisende und 978 975 t befördert. Der Ueberschuss wird theils zur Abstossung schwebender Schulden verwendet, theils auf neue Rechnung übertragen.

2. L o k a l b a h n G r o s s w a r d e i n - B e l e n y e s - V a s k o h am 22. J u n i d. J. Dem Rechenschaftsbericht für 1892 zufolge beträgt der Betriebsüberschuss 8 544,43 fl., welcher zur Tilgung schwebender Schulden und zur Kuponeinlösung verwendet wird.

3. K a h l e n b e r g b a h n - G e s e l l s c h a f t (in W i e n) am 26. J u n i d. J. Nach dem für 1892 erstatteten Berichte ist das Geschäftsergebniss durch das Zusammentreffen verschiedener, dem gesellschaftlichen Unternehmen abträglicher Umstände geschädigt worden. Die Bahneinnahmen erfuhren bei einer Beförderung von 171 377 Personen (— 1 997) gegen das Vorjahr eine Verringerung um 3 645 fl. Mit der Wiederkehr normaler Verhältnisse und insbesondere mit dem Inslebentreten der grossen Wiener Verkehrs- und Hochquellenwasser-Anlagen werde hoffentlich das Gesellschaftsunternehmen günstige Geschäftsresultate ergeben. Die Bilanz schliesst mit einem Gewinnsaldo von 7 559 fl., welcher auf neue Rechnung vorgetragen wird.

4. O r i e n t a l i s c h e E i s e n b a h n e n am 27. J u n i d. J. Von der Verlesung des Geschäftsberichtes für 1892 wurde Umgang genommen. Die Versammlung beschloss von dem Reingewinne von 3 935 189 Frcs. dem Amortisationsfonds 280 000 Frcs., dem Erneuerungsfonds wie im Vorjahre 400 000 Frcs. und sodann eine ausserordentliche Dotation von 200 000 Frcs., also zusammen 600 000 Frcs., dem ordentlichen Reservefonds 184 054 Francs zuzuweisen, von dem Rest von 2 871 134 Frcs. die Dividende mit 26 Frcs. für die Aktie zu bezahlen und die verbleibenden 271 134 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen. Die von dem Verwaltungsrathe vorgeschlagene Abänderung einiger Paragraphen der Statuten wurde gutgeheissen.

5. M ä h r i s c h - S c h l e s i s c h e C e n t r a l b a h n am 30. J u n i d. J. Der Bericht des Verwaltungsrathes für 1892 theilt nach Erörterung der Ergebnisse mit, dass für die Bahnverbindung T r o p p a u - R a t i b o r die Verfassung der Detailprojekte betreffs der auf Oesterreichischem Territorium gelegenen Theilstrecke in einigen Varianten, sowie des Projektes für die Erweiterung des Bahnhofes Troppau derzeit im Zuge ist. Hinsichtlich der Bestrebungen zur Durchführung der finanziellen Sanirung ist die Verwaltung nicht in der Lage, über ein Ergebniss derselben berichten zu können. Verschiedene stattgehabte Erörterungen lassen hoffen, vielleicht schon demnächst zu Verhandlungen mit der Staatsverwaltung zu gelangen. Ein Aktionär unterzieht hierauf die Bilanz einer Kritik. Er tadelte es, dass sich der Verwaltungsrath nicht mit der verkehrspolitischen Ausgestaltung des Unternehmens beschäftigt habe und empfiehlt den Ausbau der Linien T r o p p a u - V l a r a p a s s und J ä g e r n d o r f - K r i e g s d o r f - R ö m e r s t a d t - Z ö p t a u. Vom Verwaltungsrathe wird hierauf erwidert, dass die finanzielle Gebahrung der Verwaltung unter der Kontrole des Prioritätenkurators stehe. Wie der Ausbau des Netzes zu bewerkstelligen sei, nachdem die Gesellschaft ihre finanziellen Verpflichtungen nicht zu erfüllen vermag, sei unerklärlich. Dass der Sanirungsversuch vom Jahre 1890 gescheitert sei, lag nicht so sehr bei der Regierung, als weit mehr bei dem Kurator. Das Schicksal der Aktionäre sei leider auch sonst ein recht trauriges, trauriger als es sich zuweilen in den öffentlichen Kursberechnungen ausdrücke. Die Einlösung im Jahre 1900 erfolge auf Grund einer ganz exorbitanten Konzessionsbestimmung. Der Staat habe kein Minimum einer Einlösungsrente, wie bei anderen Bahnen, sondern nur den Durchschnitt aus dem Ertrage der letzten 7 Jahre zu bezahlen. Hoffentlich werde es doch gelingen, das Unternehmen zu saniren. Der Prioritätenkurator Dr. M i l l a n i c h betont, dass

die Gebahrung der Verwaltung eine vollständig korrekte und pflichteifrige sei, er sei einer Sanirung nicht abgeneigt, wenn bei derselben das Interesse seiner Mandanten gewahrt bleibe. Er warne die Aktionäre, sich übertriebenen Hoffnungen hinzugeben, weil sie sonst schwere Enttäuschungen erfahren müssten. Es wird hierauf dem Verwaltungsrathe mit 392 gegen 131 Stimmen das Absolutorium ertheilt.

6. Kolomeaer Lokalbahnen am 30. Juni d. J. Von der Verlesung des Geschäftsberichtes für 1892 wurde Umgang genommen. Die Versammlung beschloss für jede der 3 180 Prioritätsaktien eine Dividende von 2 fl. oder 1 % zu zahlen. Die Verwaltung wurde ermächtigt, das Geeignete wegen Errichtung und Ausführung einer von der gesellschaftlichen Bahn ausmündenden normalspurigen Lokalbahn zum Anschlusse an die Station Delatyn oder einen anderen Punkt der im Baue begriffenen Staatseisenbahn Stanislau-Woronienka zu veranlassen.

Oesterreichische Eisenbahnen von Ignaz Konta.

Dieser im V. Band der „Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens“ von Dr. Victor Röll enthaltene Artikel ist nun im Sonderabdruck erschienen, was er auch verdient. Konta hat einen Auszug seines Eisenbahn-Jahrbuches in gedrängtester Form geliefert und dasselbe bis auf den Ursprung alles Oesterreichischen Eisenbahnwesens im Jahre 1824 zurück ergänzt. Die einzelnen historischen Phasen, zuerst gediegener Bau durch Privatunternehmungen und nachher durch den Staat, dann Stockung, hierauf Hast und Ueberspekulation durch Generalentreprisen, Rückschlag durch den allgemeinen Werthesturz, langsame Erholung und Verstaatlichung, sind logisch aus den Zeitverhältnissen heraus entwickelt und nebst der Allgemeingeschichte in grossen Zügen, von jeder einzelnen Bahn knapp das gesagt, was zu ihrer Charakteristik nöthig ist. Die Nothwendigkeit und Entstehung der Eisenbahngesetze, der Betriebsordnung und des Betriebsreglements sind ebenfalls berührt. Die Monographie zerfällt in die eigentliche Geschichte, in die Eisenbahngeographie mit Eintheilung des ganzen Oesterreichischen Netzes in 5 Gruppen, in Schilderung des technischen Charakters unserer Flach- und Gebirgsbahnen, in die Statistik der Bahnlängen und Leistungen, endlich in finanzielle und typographische Daten. Ein Verzeichniss der bedeutenderen neueren Eisenbahnlitteratur beschliesst das inhaltreiche Heft.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Von der mächtigen Bewegung, welche die Einstellung der Silberprägung in Britisch-Indien auf allen Geldmärkten hervorrief, konnte auch die Wiener Börse nicht unberührt bleiben. Am wenigsten Grund zur Beunruhigung hat aber Oesterreich-Ungarn; denn unser Geldwesen wird von den Geschicken des Silbers losgelöst, da die Goldwährung bald zur vollendeten Wahrheit wird. Die Berichte über das erhoffte Ergebniss der sich in den meisten Gegenden Ungarns schon vorbereitenden Erntearbeiten lauten befriedigend. Die Aktienkurse der daran zumeist betheiligten Bahnen behaupteten sich; einige sogar mit kleinen Aufbesserungen. So notiren Kaiser Ferdinands-Nordbahn 2880, Nordwestbahn 215, Elbethalbahn 236,25 und Staatsbahn 307,50 und zwar alle diese ex Kupon. Die bevorstehende Wiedereinführung der Staatsbahnaktien in Frankfurt a/M. und Berlin eröffnet ihren Titres wieder den Weltmarkt; dieselben tendiren daher angesichts der guten Einnahmen dieser Bahn ausserordentlich fest. Einen Rückgang erlitten Südbahn (103,50), dagegen war für Böhmische Nordbahn (trotz ihrer bescheidenen Dividende) eine gute Stimmung in der Erwägung, dass die Verwaltung mehr hätte vertheilen können, wenn sie es nicht vorgezogen hätte, einen Theil des Ueberschusses zur Tilgung der schwebenden Schulden zu verwenden, womit sie in 2—3 Jahren fertig wird.

Aus Italien.

Bauten und Entwürfe.

Lugo-Faenza. In den betheiligten Kreisen werden mit Rücksicht auf die neue Linie Faenza-Florenz bedeutende Anstrengungen gemacht, baldigst eine kürzere Verbindung Lugo-Faenza zu erhalten.

Faenza-Russi. Die Stadtverwaltung von Ravenna ist bei dem Ministerium neuerdings dahin vorstellig geworden, die neueröffnete Linie Florenz-Faenza bis Russi verlängern lassen zu wollen, mit der Begründung, dass hierdurch die verschiedensten Interessen von Florenz wie von Toskana eine zweckmässige Verbindung mit der Adria (Porto Cossini), welche sie erfordern, auch erhalten würden. Ueber Entwurf und Baubedingungen liegen genauere Mittheilungen noch nicht vor.

Eboli-Reggio. Nachdem am 7. März d. J. auf dem Bauloos Pisciotta-Castrocucco der 4 km lange Tunnel Sapri Accquafredda, der von 2 Seiten in Angriff genommen worden, glücklich und richtig durchgeschlagen wurde, schreitet sein Ausbau mit raschen Schritten vorwärts. Am 7. Mai d. J. wurde dann der letzte Gebirgspfeiler des über 5 km langen Tunnels von S. Cataldo, des grössten der ganzen Linie, in genauester Uebereinstimmung mit der Berechnung durchgeschlagen und ist damit die Eröffnung der ganzen Linie bis Castrocucco noch für das laufende Jahr gesichert.

Monte Barro. Die Südbahngesellschaft hat die Vorarbeiten für eine Zahnradbahn ab Linie Lecco-Como bei dem Tunnel San Michele beendigt.

Sardinien. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat den Antrag der Sardinischen Sekundärbahnen auf den Bau einer schmalspurigen Lokalbahn zwischen Iglesias und den Gruben von Monteponi genehmigt; die Länge beträgt 4,9 km, die Spurweite 1 m.

Saronno-Mendris. Die Handelskammer zu Mailand ist wiederholt nachdrücklich dafür eingetreten, dass dieser zwar kurze aber wichtige Zugang zur Gotthardbahn in Bau und Betrieb unabhängig von der Verwaltung der beiden grossen Italienischen Bahnnnetze gehalten werde sowie dafür, dass die Stadt Mailand unbedingt es sich nicht entgehen lassen solle, die Konzession zu besagtem Stück Saronno-Schweizer Grenze für sich zu erwirken.

Der Bürgermeister von Mailand hat bei persönlichem Empfang durch den Minister der öffentlichen Arbeiten diesem die Sachlage vorgetragen und dabei eine wohlwollende Aufnahme gefunden. Jedoch hat der Herr Minister bemerkt, dass bei Lösung dieser Frage zwischen Adria- und Mittelmeernetz eine gewisse Ausgleichung stattzufinden haben würde, darin bestehend, dass an die erstgenannte Verwaltung alsdann die Linie Monza-Como würde übergeben werden müssen. Der neuen Linie Mailand-Mendris dürfte ein vorwiegend internationaler Charakter nicht abzusprechen sein; eine späterhin noch besonders einberufene Versammlung hat sich in gleichem Sinne geäussert. Inzwischen hat der Minister einen besonderen Ausschuss aus 3 Oberbeamten ernannt, welche den Entwurf einer Abkürzung Mailand-Mendris als Zufuhrlinie nach der St. Gotthardbahn von der technischen und handelswirthschaftlichen Seite prüfen soll, gegenüber der von anderer Seite eifrig vertheidigten Linie Camnago-Como-Chiasso. Das betheiligte Publikum und die Presse, namentlich die „Perseveranza“ bespricht eingehend den Entwurf, welcher selbstredend für Mailand und dessen unmittelbaren Handelsverkehr von ungemeiner Tragweite ist.

(Fortsetzung folgt.)

Niederländische Staatseisenbahnen.

Dem Geschäftsbericht für das Jahr 1892 entnehmen wir folgendes:

Beim Anfange des Jahres umfasste das von der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen verwaltete Eisenbahnnetz 1 287 km Staatsbahnen, 296 km Privatbahnen und 12 km Strassenbahnen, insgesammt 1 595 km. — Am 1. Oktober 1892 ging der Betrieb der 55,472 km langen Eisenbahn von Almelo-Salzbergen in die Hände der Holländischen Eisenbahngesellschaft über, während die Staatseisenbahn-Gesellschaft seit 1. Januar die Mitbenutzung der Linie Nymegen-Cleve und seit 1. Oktober die Mitbenutzung der Linie Almelo-Salzbergen und Zevenaar-Doetinchem-Winterswyk erhielt. Am Ende des Jahres 1892 waren somit bei der Gesellschaft a) in eigenem Betriebe 1 287 km Staatsbahnen, 241 km Privatbahnen und 12 km Strassenbahnen, insgesammt 1 540 km, b) in Mitbetrieb 1. Almelo-Salzbergen 55,472 km, 2. Nymegen-Cleve 27,344 km und Zevenaar-Winterswyk 49,640 km, zusammen 132,456 km. Die durchschnittliche Betriebslänge der eigenen Linien betrug 1 581 km gegen 1 595 km in 1891. Die in 1892 erzielten Gesammteinnahmen betrugen 19 742 651 fl. gegen 19 673 769 fl. in 1891. Von diesen Einnahmen entfallen auf die Staatseisenbahnen 16 314 173 (16 671 982) fl., die Almelo-Salzbergener Bahn 291 472 (422 082) fl., die Linie Gronau-Grenze 27 465 (26 290) fl., die Niederländische Südostbahn 695 546 (639 298) fl., die Leiden-Woerdener Eisenbahn 148 538 (155 349) fl., die Lüttich-Limburger Bahn 1 171 097 (1 154 009) fl., die Dampfstrassenbahnen Haag-Scheveningen und Ede-Wageningen 84 367 (68 770) fl. bezw. 23 226 (27 280) fl., und die Eisenbahnen in Mitbetrieb: Almelo-Salzbergen 29 346 fl., Nymegen-Cleve 18 048 fl., Zevenaar-Winterswyk 1 293 fl. und auf die Einnahmen verschiedener Art 938 077 (508 709) fl. Von den Gesammteinnahmen entfallen 8 758 013 (8 862 095) fl. auf den Personenverkehr, 256 156 (269 177) fl. auf den Gepäckverkehr, 473 797 (541 144) fl. auf den Viehverkehr, 8 052 205 (8 172 732) fl. auf den Güterverkehr, 876 633 (934 841) fl. auf Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken und 997 703 (892 980) fl. auf sonstige Quellen.

Die Verkehrsausgaben der Gesellschaft betrugen für die allgemeine Verwaltung 343 921 (378 001) fl., den Fahr- und Stationsdienst 4 777 888 (4 170 686) fl., den Bahndienst 2 193 337 (1 958 822) fl., die Maschinenverwaltung 4 777 114 (4 848 366) fl., die Magazinverwaltung 72 878 (65 318) fl., Antheil an den Kosten der Centralkontrole der Niederländischen Eisenbahnen 235 422 (218 756) fl., Antheil an den Kosten der centralen Wagenvertheilung und Wagenkontrole 29 865 fl., Wagenmiethen 516 945 (722 008) fl., Kosten für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken 401 554 (314 740) fl., Pachtzins für die Staatsbahnen 3 400 000 (3 400 000) fl., Pachtzins usw. für die Privatbahnen 1 110 550 (1 071 236) fl., Zuschüsse zu den verschiedenen Reserve- und Erneuerungsfonds (376 077) fl., Zuschüsse zu den Ruhegehalts- und Unterstützungsfonds 110 986 (102 417) fl., Abschreibungen 595 342 (570 085) fl., Zinsen 913 701 (708 752) fl., sonstige Ausgaben 30 671 (51 354) fl. Aus den verschiedenen Fonds gelangten noch zur Verwendung 852 803 (1 084 398) fl. (Oberbau-Erneuerungsfonds), 133 264 (108 635) fl. (Reservefonds) und 50 117 (40 682) fl. (Betriebsmittel-Erneuerungsfonds). Von dem Reingewinn im Betrage von 232 584 fl. konnte nur eine Dividende von 3,20 fl. für die Aktie oder 1,28 % gewährt werden.

Die Kosten der Betriebseinrichtungen bezifferten sich im Jahre 1892 auf 6 468 731 fl. und die Beschaffungskosten des Fahrmaterials auf 32 411 881 fl.

Der Fahrpark bestand Ende 1892 aus 441 Lokomotiven für Vollbahnen und 19 für Strassenbahnen, 1683 Personen- und Gepäckwagen und 7 015 Lastwagen.

Urtheile des Reichsgerichts.

Entschädigungsanspruch für die polizeilich angeordnete Entfernung eines Pulvermagazins. Der Berufungsrichter hat erwogen, ob der Klägerin gemäss § 75 der Einleitung zum Allgemeinen Landrecht ein Entschädigungsanspruch mit Rücksicht darauf erwachsen sei, dass sie infolge der polizeilichen Anordnung besondere Rechte und Vortheile dem Wohle des gemeinen Wesens aufzugeben genöthigt gewesen. Diese Frage ist verneinend entschieden worden, indem unter Hinweis auf die nach § 11 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 erlassene Regierungspolizeiverordnung vom 21. Juli 1854 und die Cirkularverfügung der Regierung vom 22. August 1853 festgestellt ist, dass der Erbauer des Pulvermagazins durch die ihm (in der Mitte der fünfziger Jahre) ertheilte polizeiliche Genehmigung zur Errichtung desselben kein besonderes Recht oder Privilegium erworben habe, fortan für alle Zeiten und unter allen Umständen an der fraglichen Stelle ein Pulvermagazin zu unterhalten, sondern dass die ertheilte Genehmigung nach der Natur der Sache dahin zu verstehen sei, dass die Polizeibehörde, so lange das zu errichtende Magazin in derselben ausreichenden Entfernung von anderen Häusern, öffentlichen Wegen usw. sich befinde, das Lagern grösserer Mengen Pulvers gestatten werde, und dass daher die Polizeibehörde, wenn infolge veränderter Umstände, wie der Erbauung anderer Häuser in grösserer Nähe, der Anlage öffentlicher Wege oder, wie im vorliegenden Falle, einer nahe vorüberführenden Eisenbahn die öffentliche Sicherheit durch das Lagern von Pulver gefährdet werde, befugt und verpflichtet sei, letzteres für die Zukunft zu untersagen. — Ferner hat der Berufungsrichter dargelegt, dass auch die Vorschriften der §§ 25 und 51 der Reichsgewerbeordnung, sowie des von der Klage in Bezug genommenen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 der Klägerin zur Begründung ihres Anspruchs nicht zur Seite stehen.

(Urtheil des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 12. November 1891 in Sachen D. w. Preuss. Eisenbahnfiskus [Betriebsamt Paderborn].)

§§ 30, 31 Enteignungsgesetz. Berechnung der Fristen. Verjährung von Ansprüchen, die aus einer Enteignung vor dem Gesetze vom 11. Juni 1874 herrühren.

Die von der Revision angegriffene Annahme der Berufungsentscheidung, es sei den Klägern Ersatz für die wirthschaftlichen Nachtheile zu leisten, welche sie durch Abtrennung eines Gutstheiles infolge der Anlage der Ducherow - Swinemünder Eisenbahn erleiden, beruht auf thatsächlichen und der Sachlage entsprechenden Erwägungen. Dieser Entscheidung steht nicht entgegen, dass die gedachte Bahn neben der früher erbauten Ducherow - Stralsunder Eisenbahn und zum Theil auf demselben Bahnkörper wie diese verläuft, und dass dem Rechtsvorgänger der Kläger schon in dem derzeitigen Enteignungsverfahren Entschädigung dafür geleistet ist, dass die Ducherow - Stralsunder Bahn sein Gut durchschnitt. Es handelt sich bezüglich beider Bahnen nicht um ein und dasselbe Enteignungsverfahren, sondern es ist zwecks Anlage der Ducherow-Swinemünder Bahn ein neues selbständiges Enteignungsverfahren eingeleitet, in welchem die Nachtheile Berücksichtigung finden konnten und mussten, welche dem Gutseigenthümer von Busow dadurch neu entstanden, dass die Zugänglichkeit des abgetrennten Gutstheiles durch Erweiterung des Bahnkörpers und Vermehrung der Bahnzüge infolge der Anlage der zweiten Bahn gegen den bisherigen Zustand eine weitere Erschwerung erlitt.

In betreff der weiter angefochtenen Zurückweisung der gegen die Klage vorgebrachten Einrede der Verjährung kann zwar den Entscheidungsgründen des Berufungsurtheils nicht beigestimmt werden, die ergangene Sachentscheidung war jedoch aus anderen Gründen zu bestätigen. Es steht nach der früheren Rechtsprechung wie nach den Entscheidungen des Reichsgerichts fest, dass die im § 30 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 bestimmte Frist von 6 Monaten keine Verjährungsfrist, sondern eine präklusive Prozessfrist ist; mit Unrecht hat aber die Vorinstanz angenommen, dass die 3jährige Frist des § 31 jenes Gesetzes in gleichem Sinne zu beurtheilen sei. Mögen auch einzelne der Erwägungen, welche dafür bestimmend gewesen sind, die Frist des § 30 cit. als Präklusivfrist anzusehen, auf den § 31 zutreffen, so ist doch der Inhalt beider Gesetzesbestimmungen ein wesentlich verschiedener. Der § 30 betrifft den Fall, wo die Verwaltungsbehörde entschieden hat und nur noch darüber Streit herrscht, ob der Umfang der von derselben zugesprochenen Entschädigung genügt, während der § 31 die Geltendmachung solcher Ansprüche regelt, über welche noch nicht entschieden ist und zur Zeit nicht entschieden werden konnte. Die für solche Ansprüche gesetzte erheblich längere Frist ist als eine dem § 54 Titel 6 Theil I des allgemeinen Landrechts nachgebildete Verjährungsfrist anzusehen — vergleiche Loebell Enteignungsgesetz S. 165 Nr. 6, Dulcke S. 111, Seydel S. 187 Nr. 3, Bolze Praxis Band 5 Nr. 872, Gruchot Beiträge Band 32 S. 725).

Die streitlos seit der Entstehung des Klaganspruchs abgelaufene Zeit von mehr wie 3 Jahren steht dessen Verfolgung jedoch nicht entgegen, da kein Anspruch nach § 31 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 geltend gemacht wird, sondern ein Anspruch, welcher in einem nach dem älteren Verfahren begonnenen und zu beendigenden Enteignungsverfahren angemeldet und dort durch Resolut. vom 11. Juli 1874 zum gerichtlichen Austrag verwiesen war. Nach dem Gesetz vom 11. Juni 1874 müssen im Enteignungsverfahren alle bis dahin erkennbar gewordenen Ersatzansprüche erledigt werden, und der § 31 des cit. bezieht sich ausschliesslich auf die erst später erkennbar gewordenen Schäden — Seydel S. 185, Entscheidungen des Reichsgerichts Band 24 S. 207 — nicht auf solche Ersatzforderungen, welche in einem nach älterem Verfahren geleiteten Enteignungsverfahren erhoben und unerledigt geblieben sind. Derartige Ansprüche beruhen auf anderen thatsächlichen Voraussetzungen, wie diejenigen, für welche die kurze Verjährungsfrist des § 31 normirt ist, und sind dieselben nicht dieser sondern der allgemeinen 30jährigen Klagenverjährung zu unterstellen.

(Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 10. Juni 1892 in Sachen Graf v. Schw. wider Preuss. Eisenbahnfiskus [Betriebsamt Stettin].)

Nachruf.

Ober-Finanzrath Klinghardt

†

Am 29. Juni d. J. verschied plötzlich infolge eines Herzschlags Herr Ober-Finanzrath Karl Ernst Klinghardt, Mitglied der Generaldirektion der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Der tödliche Schlag ereilte ihn, als er mit einem befreundeten Kollegen nach redlich gethaner Tagesarbeit in heiterer Stimmung seiner Wohnung zuschritt; nach Hause gebracht, war er nur noch fähig, seiner Gattin wenige Abschiedsworte zu sagen, die aber noch einmal sein treues, selbstloses Wesen und zugleich sein Gottvertrauen klar hervortreten liessen.

Der Entschlafene war vermöge seines Berufes, der ihn vielfach mit Verkehrsinteressenten und Vertretern anderer Verwaltungen zusammenführte — zuletzt vertrat er die Sächsischen Staatsbahnen in den internationalen Güterverkehren — innerhalb und ausserhalb Sachsens eine bekannte und geschätzte Persönlichkeit. Der Königliche Dienst verliert in ihm einen ausgezeichneten Beamten, seine Kollegen und Bekannten einen erprobten Freund, das Vaterland einen guten Sohn. — Mit Recht rühmte an seinem Grabe der Generaldirektor der Sächsischen Staatsbahnen, Herr Geheimer Rath Hoffmann, die hohen Geistesvorzüge und die rastlose Thätigkeit des Verblichenen, seine Herzensgüte und seinen biederen, kameradschaftlichen Sinn.

Das Andenken an den treuen Freund und Kollegen wird immer in Ehren bleiben.

Have pia anima!

Dresden, den 5. Juli 1893.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 20. Juli d. J. wird die an der Bahnstrecke Dessau-Bitterfeld belegene Haltestelle Greppin, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, auch für den allgemeinen Eil- und Fracht-Stückgutverkehr eröffnet.

Erfurt, den 5. Juli 1893. (1415)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr (Heft II). Vom 15. d. Mts. ab wird die Station Botfalu der Ungarischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Auf der Schnitttafel II des Tarifheftes II ist auf Seite 18 bei den Stationen der Ungarischen Staatseisenbahnen hinter Boldogháza die Station Botfalu mit dem Theil-Frachtsatz von **121** kr. nachzutragen.

Breslau, den 5. Juli 1893. (1416)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Deutsch-Nordische Lloyd hat sein Zugeständniss zur Einführung des **Ausnahmetarifs für Torfstreu und Torfmull sowie für Futtermittel** zurückgezogen und tritt der letztere im Wechselverkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen sowie der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen einer- und dem Deutsch-Nordischen Lloyd andererseits am 20. August d. J. wieder ausser Kraft.

Berlin, den 5. Juli 1893. (1417MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Tarif für die Beförderung von Zuchtvieh ab Messkirch etc. nach Sachsen ist mit Gültigkeit vom 10. Juli l. J. der Nachtrag I ausgegeben worden. Derselbe enthält Frachtsätze für die neu aufgenommenen Königlich Sächsischen Stationen Mehltheuer, Schleiz und Schönberg i/Sachsen.

Karlsruhe, den 4. Juli 1893. (1418)
Generaldirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit dem 1. August d. J. tritt zum Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina Heft 1 vom 1. September 1892 der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält u. a. Aenderung der besonderen Bestimmungen, Einbeziehung von Stationen sowie Ausnahmefrachtsätze für Erdwachs von Boryslaw und Drohobycz nach Altona und Hamburg.

Abzüge der Nachträge sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 5. Juli 1893. (1419)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Vom 1. Oktober 1893 ab werden zur Beförderung

a) nach und von den Stationen Pratau, Kötschau, Luckenau, Lützkendorf, Könitz, Marktgölitz, Reuden, Wutha, Guxhagen und Grossheringen
   Fahrzeuge, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können,

b) nach und von den Stationen Fröttstädt und Friedrichroda
   Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen aus erfolgen kann,

c) nach und von den Stationen Stotternheim, Leubingen, Griefstedt, Oberröblingen a. d. Helme, Dietzhausen, Rohr, Altmorschen, Beiseförth, Dachrieden und Hönebach
   Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen aus erfolgen kann, sowie schwerwiegende Fahrzeuge (Lokomobilen, Künstlerwagen u. dergl.)

nicht mehr angenommen.

Erfurt, den 1. Juli 1893. (1420)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch). Mit dem 20. August d. J. wird der von den Stationen Aurich, Georgsheil, Meppen und Papenburg nach Emden, Leer und Papenburg für Torfstreu zur überseeischen Ausfuhr bestehende Ausnahmetarif J aufgehoben.

Köln, den 5. Juli 1893. (1421)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr (Heft III). Die im Nachtrag I zum Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr auf Seite 9 (Empfangsstationen der Gruppe B) enthaltenen Theilfrachtsätze nach den nachbezeichneten Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn werden mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab wie folgt erhöht:
nach Kismarton-Szárazvám (Eisenstadt - Mühlendorf) von **29** auf **29,5** kr., nach Lajta-Ujfalu (Neufeld) von 23 auf **24** kr. und nach Sopron (Oedenburg) von **29** auf **31** kr. für 100 kg.

Breslau, den 4. Juli 1893. (1422)
Königliche Eisenbahndirektion.

Wechselverkehr Frankfurt a/M. - Hessische Ludwigsbahn. Der am 26. v. Mts. im Binnen- und Wechselverkehre der Preussischen Staatseisenbahnen etc. zur Einführung gekommene Ausnahmetarif für Torfstreu, Torfmull und Futtermittel findet mit Gültigkeit vom 6. d. Mts. auch im obigen Verkehr, mit Ausnahme der in Baden gelegenen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, Anwendung. Seitens der letztgenannten Verwaltung werden im direkten Verkehre weitere Ermässigungen als die in dem vorbezeichneten Tarife enthaltenen nicht gewährt.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen. (1423)

Frankfurt a/M., den 4. Juli 1893.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrheinisch). Am 15. Juli d. J. kommt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält ausser der Aenderung des Vorwortes und den Aenderungen bezw. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und der Ausnahmetarife, welche bereits früher eingeführt sind, Tarifentfernungen für die Station Caternberg des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch).

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen, welche auch nähere Auskunft ertheilen.

Frankfurt a/M., den 1. Juli 1893. (1424)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Station Caternberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) für Wagenladungsgüter der Zeche Zollverein IV. Am 15 d. Mts. wird die an der Strecke Essen B. M.-Bismarck unseres Verwaltungsbezirks gelegene Rangirstation Caternberg für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen der Zeche Zollverein IV eröffnet.

Mit demselben Tage treten die für diese Station in den Güter- bezw. Kohlentarifen für unsern Lokal-, den Rheinischen Nachbarverkehr, die Verkehre Köln (rechtsrh.)-Erfurt und Oberhessen, den Norddeutschen, Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen und Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verband vorgesehenen Tarifentfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Ferner wird Caternberg mit dem 15. d. Mts. in die Güter- bezw. Kohlentarife für die Verkehre Köln (rechtsrh.)-Altona, -Berlin, -Breslau, -Bromberg, -Frankfurt a/M., -Hannover, -Magdeburg und -Oldenburg sowie in den Kohlenausnahmetarif nach den Rheinhäfen zu Duisburg, Hochfeld und Ruhrort Hafen aufgenommen.

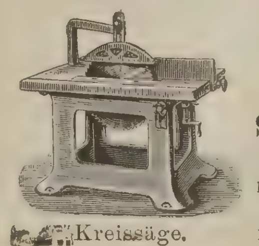
Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

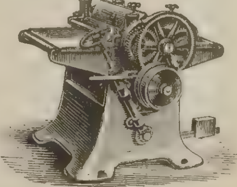
Köln, den 4. Juli 1893. (1425)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Böhmischer Braunkohlenverkehr über Wien. Verschiebung des Gültigkeitstermines. Der Nachtrag III zum Tarif vom 1. Juli 1892 tritt anstatt am 15. Juli 1893 erst mit 1. August 1893 in Wirksamkeit.

Teplitz, am 5. Juli 1893. (1426)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.


Kreissäge.


Hobelmaschine.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zug-Revisor. Strassenbahn-Controleur.

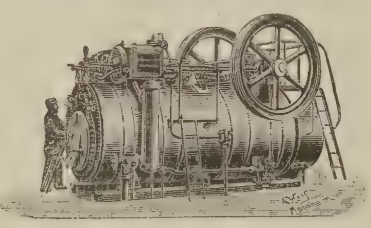
Ein i. Bahndienst u. Verk. m. Publ. erf., 36 J. alt. **Verkehrsbeamter sucht** i. Laufe ds. od. k. J. **Stellung** an Sec., Klein-, Pferde-, Strassen- od. Zahnradbahn. Caution 6000 ℳ. Off. sub A. N. 975 an **Haasenstein & Vogler, A.-G., Frankfurt a/M.**

 **Möbel,** 

einzelne sowie ganze Ausstattungen, liefert eine Berliner Möbelfabrik an Offiziere u. Beamte, auch auf Theilzahlung zu Engrospreisen. Gefl. Offerten unter J. U. 6248 an Rudolf Mosse, Berlin SW.

Patentirte Fahrkarten-Doppeldruckmaschinen, Durchlochpressen für Rundreisehefte (mit Stationsbezeichnung). Neue Räderdatumpressen mit abnehmbarem Typensatz und Datumlochzangen empfiehlt die altrenommirte
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Spezialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

HEINRICH LANZ
MANNHEIM



baut als „Specialität"
für Industrie und Landwirthschaft
Lokomobilen
auf Tragfüssen und fahrbar
von 2—60 Pferdekräften.

Absatz in den Jahren 1891 u. 1892
1018 Lokomobilen.

Kataloge gratis und franco.

Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, Darmstadt.
Combinirte Laufgewichts- und Zeigerwaage
für Eisenbahn-Passagiergepäck.

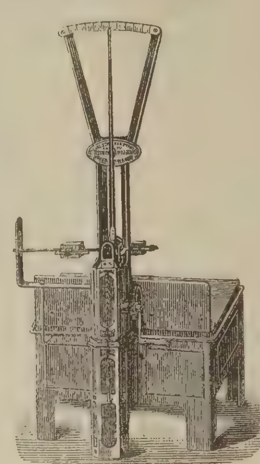
Tragkraft bis zu 1000 Ko.

Der Zeiger wiegt 50 Ko. aus und das Laufgewicht immer von 50 zu 50 Ko.

1 Ko. = 8 m/m.

Die Waage ist mit Schenck's Patententlastung versehen.

Prospecte gratis und franco.



Rasche und bequeme Bedienung.

Bleibende Genauigkeit und zuverlässiges Wiegen.

Einfache Construction und leichte Aufstellung.

Eichfähig.

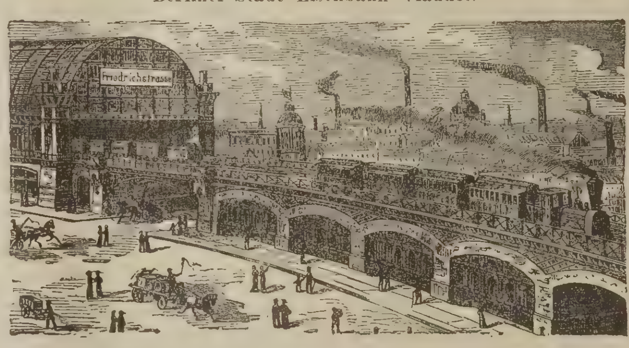
Im Uebrigen liefere ich Waagen jeder Art u. Grösse.

Büsscher & Hoffmann
Eberswalde, Halle a. d. S., Strassburg i. E., Mariaschein i. Böhm.
Filiale: Breslau, Flurstrasse 9.

Einf. und Doppel-Pappdächer; Kiespappdächer; Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. — Asphalt-Platten. — Fertige Isolirungen etc.

Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct.



Mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Unsere **Asphaltfilzplatten**, bestehend aus Asphaltschichten mit langfaseriger Einlage, sind das Sicherste und Beste der zur Zeit bekannten Isolirungen und seit langer Zeit zur Abdeckung der Gewölbe von Festungsbauten, Kellereien und namentlich Eisenbahnbrücken p. p. in ausgedehntestem Maasse und mit vorzüglichem Erfolge auch da angewandt, wo sich andere Isolirungen — Gussasphalt, Cement etc. — als unwirksam erwiesen.

Königliche Technische Hochschule zu Hannover.

Die Vorträge und Uebungen werden im **Wintersemester** am **Dienstag, den 10. Oktober 1893** beginnen. Einschreibungen dazu erfolgen vom 2. bis 28. Oktober 1893. Programme werden vom Sekretariat gegen Einsendung von 60 ₰ in Briefmarken portofrei zugesandt.

Hannover, im Juli 1893. Der Rektor **Kohlrausch.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 53. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 12. Juli 1893.

Dieser Nummer liegt Nr. 13 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Das Ausjäten des Grases auf der Oberfläche der Kiesbettung.

Auf den Bahnen des Oldenburgischen Seedistrikts, deren Bettungsmaterial lediglich aus leichtem Sande besteht, findet man das Bahnplanum völlig mit Gras bewachsen; die Bahnunterhaltung ist dort bestrebt den Graswuchs zu fördern, um den Einwirkungen des Windes auf den Sand vorzubeugen.

Den binnenländischen Bahnunterhaltungsbeamten muthet dieser Zustand eigenartig an, denn im Gegensatze hierzu wird auf den meisten Deutschen Bahnen, deren Bettung aus Kies besteht — und nur von solchen soll im nachstehenden die Rede sein, — das auf dem Planum aufgegangene Gras und Unkraut eifrig beseitigt. Es ist das erste Ziel des fleissigen Bahnwärters, „seine Strecke rein zu halten", d. h. von allem Grün zu säubern, denn ein Wärter, dessen Strecke grünlich schimmert, gilt nach althergebrachter Anschauung als lässig.

Vor einigen Jahren, gelegentlich einer oberbehördlichen Revision, äusserte ein hervorragender Eisenbahntechniker, der aber niemals als Bauinspektor im äussern Dienste thätig war und der daher vom landläufigen Drill des Bahnunterhaltungs-Dienstes unberührt geblieben ist, beim Durchfahren einer auffallend stark mit Gras bestandenen Strecke (deren Wärter zugleich einen Haltepunkt bedient, sodass ihm schlechterdings zum Jäten keine Zeit bleibt): „diese ungestörte Vegetation ist das beste Zeichen für die gute Geleislage, da hier augenscheinlich lange keine Justirarbeit nöthig gewesen ist."

Die Umstehenden und ich mit waren verblüfft und im Zweifel, ob dies Scherz oder Ernst sei. Mir, als dem jüngsten Reisetheilnehmer, ist diese Aeusserung unvergesslich geblieben und der Wunsch, dass die darin enthaltene Anschauung zur Geltung kommen möge, ist in mir je länger je mehr rege geworden, denn ich halte es für viel erspriesslicher, das Unkraut bis zur Geleisjustirung wachsen zu lassen, als die Bettung durch häufiges Hacken immer wieder aufzulockern.

Was bezweckt man nämlich mit dem Ausjäten? Man sagt zunächst, es gehört zur Ordnung und Sauberkeit. Unter einem ähnlichen Gesichtspunkte könnte man auch für angemessen halten, die Schienen, wie das übrige Eisenwerk, anzustreichen oder wenigstens den Rost von Zeit zu Zeit abzustossen. Ferner sagt man: das Wurzelwerk durchsetzt die Bettung, führt ihr Humus zu und macht sie undurchlässig, sodass der Wasserabfluss gehindert, die Schwellendauer beeinträchtigt und die Geleislage verschlechtert wird.

Demgegenüber ist einzuhalten, dass man auch die bewachsene Strecke durch zeitweiligen Schnitt, selbstverständlich unter sofortiger Beseitigung der Abschnitte, auf sehr billige Weise ordentlich halten kann. Die Pflanzenwurzeln werden in dem mageren Boden des Bettungskörpers gar nicht so schädlich, wenn sie nur bei der hauptsächlichen Geleisjustirung, von der jeder Streckentheil doch alljährlich oder wenigstens alle 2 Jahre einmal erreicht wird, gründlich beseitigt werden. Man mag hier nicht einhalten, dass es bedenklich sei, ein Uebel erst gross werden zu lassen, ehe man an die Beseitigung geht — auch der Staar kann erst gestochen werden, wenn er

reif ist. So ist auch die einzig richtige Zeit und Gelegenheit zur Beseitigung des Unkrautes die grundhafte Justirung der Strecke, denn nur bei dem völligen Ausheben des Bettungsmaterials, nicht aber bei dem oberflächlichen Hacken oder mit dem Ausziehen erreicht man das wirklich Schädliche, die tiefgehenden Wurzeln, welche allerdings beseitigt werden müssen, weil sie den Bettungsgrund verderben und der Entwässerung hinderlich sind.

Das gewöhnliche Jäten erstreckt sich aber nur auf die Oberfläche des Planums. Mit einer breiten Hacke oder mit einem breiten sogenannten Stosseisen wird die feste Kruste an der Oberfläche der Bettung abgestossen und umgewendet, wobei der obere, grüne Theil der Pflanzen allerdings fällt, die Wurzeln aber nicht erreicht werden, so dass sie zu neuem Treiben verbleiben. Auch bleiben in dem gelockerten Boden Reste der abgehackten Pflanzen zurück und bilden Düngung für den neuen Wuchs, denn ganz rein lässt sich der Sand kaum ausharken. Vom zeitigen Frühjahre bis zum Spätherbste wird nun die Strecke etwa alle 6 Wochen durchgejätet, sie erscheint rein, wenigstens an der Oberfläche. Die Seitenflächen der Bettung werden jedoch häufig nicht mit gereinigt. Weil des Wärters Zeit nicht ausreicht — denn schon beginnt es am Streckenanfang wieder zu grünen, noch ehe er mit seinem Jäten am Streckenende angelangt ist, — so macht er nur das nach seiner Meinung „Nöthigste“, jätet die in die Augen fallende Oberfläche. Nöthig ist aber gerade die Säuberung der Bettungs-Seitenflächen, damit alle kleinen Kanäle zwischen dem Bettungsmateriale offen bleiben und das Heraussickern des Wassers sowie der Durchzug der Luft möglichst ungehindert geschehen kann.

Was ist nun aber die weitere Folge dieser Art der Beseitigung des Pflanzenwuchses? An der Oberfläche der Bettung liegt die aufgehackte lockere Sandschicht, welche reichlich feinsten Staub enthält, der durch das Hacken vermehrt bezw. frei gemacht worden ist. Der starke Luftstrom, welchen der rasch darüber fahrende Zug erzeugt, treibt diesen Staub auf, der nun hauptsächlich das Material zu der Staubwolke liefert, welche bei Trockenheit den über Kiesbettung fahrenden Zug umgibt. Wäre die Bettungsoberfläche in ihrem durch Regengüsse festgeschlagenen und durch Pflanzenwuchs verdichteten Zustand so lange als möglich geblieben, so würde die Staubbildung wesentlich geringer sein. Da der aufgewirbelte Staub für die Reisenden so lästig und für die Fahrzeuge, namentlich für die Achslager, so nachtheilig ist, so lohnt es sich wohl zu erwägen, wie dieser Staubaufwirbelung vorgebeugt werden kann. Dass dies am besten durch Verwendung von Steinschlag zur Bettung erreicht wird, bedarf hier keiner Erörterung; solange man aber das Beste nicht erreichen kann, muss man sich bemühen, mit dem Minderwerthigen möglichst gut auszukommen, und dazu soll mein Vorschlag, das Jäten auf das Nöthige zu beschränken, dienen.

Als weiterer und hauptsächlicher Vortheil des Nichtjätens erwächst ein erheblicher Gewinn an Arbeitskraft insofern, als der Bahnwärter dann mit nutzbringender, seiner Arbeitskraft und seiner Geschicklichkeit mehr angemessener Arbeit beschäftigt werden kann, als es das läppische Grashacken ist. Diese „Alteweiberarbeit“ ist den Wärtern selbst ein Gräuel. Die Leute fühlen sich wie in einer Tretmühle eingespannt, unaufhörlich dieselbe eintönige, erfolglose Thätigkeit, eine wahre Sisyphusarbeit insofern, als sie nie einen Abschluss erreicht. Für nutzbringende Arbeiten bleibt dem Mann, wegen des unaufhörlichen Grasjätens, keine Zeit; jene bleiben liegen, es müssen Streckenarbeiter herzukommen um die kleinen Unterhaltungsarbeiten auszuführen, die sonst der Bahnwärter gern und gut besorgen würde. So gewöhnen sich sogar früher fleissige Leute eine gewisse Arbeitsgleichgültigkeit an und ich bin der Ueberzeugung, dass das endlose Grasjäten eine Hauptursache dazu ist, dass so oft aus guten, umsichtigen Arbeitern einige Jahre nachdem sie zur Anstellung gelangt sind, träge, gleichgültige Bahnwärter werden.

Die auf der Bettungsoberfläche erzeugte lockere Schicht trägt aber nicht nur zur Vermehrung des Staubes bei, sondern sie beeinträchtigt auch die Trockenhaltung der Bettung, weil sie den Niederschlagswässern, die sie wie ein Schwamm aufsaugt, leichten Eintritt in den Bettungskörper verschafft, während, wenn man die allmählich fest und dicht werdende Oberfläche ungestört liesse, die Niederschlagswässer nicht eindringen könnten, sondern einen raschen Ablauf finden würden. Ein Hauptzweck der Jätearbeit wird also durch den Folgezustand derselben völlig vereitelt, der beabsichtigte Erfolg schlägt in einen Nachtheil um.

Man kommt hiernach zu dem Schluss, dass für Kiesbettung — bei Steinschlagbettung liegt die Sache ganz anders — das fortgesetzte Ausjäten wohl für die Seitenflächen nöthig und für diese ernstlich zu fordern ist, dass aber auf der Oberfläche der Graswuchs richtiger Weise bis zur Geleisjustirung, wo eine gründliche Reinigung der Bettungsmassen von allem Wurzelwerk zu erfolgen hat, verbleiben muss. Durch Vermeidung des unnöthigen Jätens würde viel nutzbare Arbeitskraft verfügbar, die Trockenhaltung des Bettungskörpers würde gefördert und die für Reisende und Fahrzeuge gleich nachtheilige Staubbildung würde wesentlich hintangehalten werden.

Vielleicht findet diese durch sorgfältige Beobachtung gefestigte Ansicht im Interesse der Sache an maassgebender Stelle Beachtung. — *y*.

Der Einfluss der Spurweite auf die Bau- und Betriebskosten der Sekundärbahnen.

Von dem Verfasser des unter vorstehender Ueberschrift in Nr. 31 d. Ztg. zum Abdruck gebrachten kurzen Aufsatzes erhalten wir zu den Ausführungen in Nr. 49 d. Ztg. folgende Erwiderung, mit welcher wir die Diskussion schliessen:

Der unter dieser Ueberschrift in Nr. 49 d. Ztg. zum Abdruck gebrachte Aufsatz stimmt zwar im allgemeinen mit dem Resultate der Ausführungen in Nr. 31 d. Ztg. überein, indem nämlich empfohlen wird, die Frage der Spurweite einer zu erbauenden Bahn von Fall zu Fall eingehend zu prüfen; trotzdem erfordern die in ersterem Aufsatze angeregten Zweifel im Interesse dieser wichtigen Angelegenheit einige Aufklärungen:

1. Von den beiden Ländern, in welchen hauptsächlichst Schmalspurbahnen gebaut wurden, sind nach den Ausführungen in Nr. 49 d. Ztg. von 27 Linien 3 kürzer als 10 km, was wohl dem Begriffe „selten“ in Nr. 31 d. Ztg. entspricht; die einzeln aufgeführten Linien in anderen Staaten dürften als Ausnahmen nicht zum Vergleiche heranzuziehen sein, da sich genügend Beispiele im entgegengesetzten Sinne hinzufügen lassen.

2. Stärkere Steigungen sind deshalb bei normalspurigen Bahnen zulässig, weil bei breitem Schienenkopfe, wie bereits angedeutet erfahrungsgemäss, eine grössere Adhäsion stattfindet, als bei den schmalen Schienenköpfen der Schmalspurbahnen; es hängt dies einerseits damit zusammen, dass schlüpfrige Substanzen sich leichter über eine schmale Fläche vertheilen, als über eine breite; auch scheint der Reibungskoeffizient der trockenen breiten Schiene grösser zu sein, als derjenige der schmalen. Wenn man trotzdem häufig den Kleinbahnen stärkere Steigungen gegeben hat, als den normalspurigen Bahnen, so liegt dies eben an der geringeren Verkehrsgrösse, welche auch bei grosser Steigung von den be-

treffenden Lokomotiven noch überwunden wird; hierzu kommt der Einfluss von

3. der Nutzlast zum Leergewicht der Wagen; die in der Tabelle C in Nr. 49 d. Ztg. zum Ausdruck kommenden sehr wenig günstigen Gewichte der Schmalspurwagen rühren zumeist von der Anwendung von Holz her, wodurch natürlich eine geringe Dauer der Fahrzeuge und kostspielige Unterhaltung bedingt wird. Bei grösserer Ausdehnung des Kleinbahnwesens wird auch hier Wandel geschaffen werden müssen. Welchen Einfluss dieser Umstand hat, geht daraus hervor, dass die hölzernen Preussischen 10 t-Wagen etwa 4 500 kg wiegen, während der normale eiserne 10 t-Wagen etwa 6 200 kg wiegt; das hierdurch bedingte todte Gewicht von **620 kg** auf 1 t Nutzlast ging bei der Herstellung von 15 t-Wagen mit 8 200 kg Leergewicht auf **480 kg** herab; eine weitere Herabsetzung wäre möglich, wenn man bis an die Grenze des zulässigen Raddruckes gehen wollte, welche bei Nebenbahnen mit schmaler Spurweite bereits erreicht ist. Deshalb ist es statthaft,

4. für normalspurige Kleinbahnen geringere Schienengewichte anzuwenden, als für Hauptbahnen; denn die geringe Mehrbelastung von 1 t pro Wagenachse hätten auch die Nebenbahnen mit leichten Schienen sehr wohl vertragen, nicht aber die schweren Lokomotiven, welche jetzt dahin übergehen sollen und das Geleis durch Achsdruck und vor allem durch das Gewicht pro Meter Radstand in ungleich stärkerem Maasse beanspruchen, als die schwersten Wagen; dies und die Zulässigkeit des gemischten Quer- und Langschwellen-Oberbaues für schwere Lasten anzuerkennen, ist glücklicher Weise nicht Sache des „Glaubens“, sondern der „Statik“. Die Unterhaltungskosten sind hierbei deshalb gering, weil die Anzahl der Züge eine kleine ist.

5. Zur Frage der Grunderwerbskosten ist zu bemerken, dass der Staat Nebenbahnen überhaupt nur dann baut, wenn der Grund und Boden kostenfrei hierzu überwiesen wurde; ob es aber länger dauern soll, einen breiten Landstreifen zu erwerben, als einen schmalen, darf füglich bezweifelt werden. Häufig wird die Normalspur von den Interessenten als Bedingung für die Bodenüberlassung aufgestellt und die Schmalspurbahn event. als nothwendiges Uebel betrachtet.

6. Dass der Betrieb einer Schmalspurbahn der normalen gegenüber nicht vertheuert werden soll, ist trotz der in Aussicht gestellten Behandlung dieser Frage nicht ersichtlich.

Schliesslich sei bemerkt, dass in Nr. 31 d. Ztg. auch nicht entfernt die Rede davon war, dass Schmalspurbahnen nicht billiger sein sollten, als normalspurige, oder dass vom Bau solcher Bahnen abgerathen wurde; es sollte nur bei „einem nicht unbedeutenden Verkehr“ davor gewarnt werden, die schmale Spur allgemein zu empfehlen — welchen Standpunkt auch Herr Civilingenieur Ziffer in seinem ausführlichen Vortrage betont hat. — Diese Warnung mag hiermit wiederholt werden. —.

Aus dem Deutschen Reich.

Das Gesetz, betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staats-Eisenbahnnetzes ist unter dem 3. d. Mts. Allerhöchst vollzogen und gleichzeitig mit einem Allerhöchsten Erlass von demselben Datum, betreffend Bau und Betrieb der in diesem Gesetz vorgesehenen neuen Eisenbahnlinien, am 7. d. Mts. amtlich veröffentlicht worden.

Verspätungen im Monat Mai d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Mai d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 087,72 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 139 Schnellzüge, 2 575 Personenzüge und 334 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 4 048. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15 653 218 Zugkm bezw. 313 223 125 Achskm gegen 14 860 936 Zugkm und 288 587 665 Achskilometer im Vormonat und gegen 15 945 435 Zugkm und 304 353 632 Achskm in demselben Monat des Vorjahres.

Von den Verspätungen wurden 1 459 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst nur 2 589 Verspätungen zur Last fallen, gegen 1 503 im Vormonat und 1 014 in demselben Monat des Vorjahres.

Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 165 bezw. auf 1 Million Achskilometer 8, mithin auf 1 Million Zugkilometer 101 = 158 v. H. mehr als im Monat Mai des Vorjahres und 64 = 63 v. H. mehr als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 5 = 167 v. H. mehr als im Monat Mai des Vorjahres und 3 = 60 v. H. mehr als im Vormonat.

Infolge der Verspätungen wurden 2 009 Anschlüsse versäumt (gegen 679 in demselben Monat des Vorjahres und 1 113 im Vormonat).

Bei 7 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 11 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Main-Neckarbahn, die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn und die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Main-Neckarbahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. und diejenigen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln an die ungünstigsten Stellen.

Tarifkommission Deutscher Eisenbahnen.

In der in Heidelberg unter Betheiligung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten abgehaltenen 50. Sitzung der ständigen Tarifkommission Deutscher Eisenbahnverwaltungen gelangten u. a. folgende Anträge zur Annahme. Die Ergänzung der Zusatzbestimmung VI zu § 51 und der Zusatzbestimmung zu § 81 der Verkehrsordnung, betreffend die Ausnahmetarife mit beschränkter Haftung im Falle des Verlustes usw. Der Antrag auf Abänderung der Bestimmungen über die Beförderung von Schnellzugsgut wurde dahin angenommen, dass, wenn Eilgut mit Zustimmung der Eisenbahn als Schnellzugsgut befördert wird, die doppelte Eilgutfracht, jedoch mindestens 1 *M.* für jede Frachtbriefsendung erhoben wird. Dabei ist der Grundsatz aufgestellt worden, dass man unter Schnellzugsgut jedes Gut verstehe, welches mit demjenigen Zug befördert werden muss, welcher am ehesten die Bestimmungsstation erreicht, ohne Rücksicht darauf, ob dieser Zug Schnellzug oder gewöhnlicher Zug ist. In Bezug auf die Frachtberechnung für Pretiosen und andere Kostbarkeiten, sowie für Kunstgegenstände wurde der Antrag bezw. Gegenantrag der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld dahin angenommen, dass, wenn der Werth dieser Artikel auf mehr als 500 *M.* angegeben oder das Interesse an der Lieferung mit mehr als 500 *M.* deklarirt ist, ferner für Kunstgegenstände der Werth auf mehr als 5 000 *M.* angegeben oder das Interesse an der Lieferung mit mehr als 5 000 *M.* deklarirt wird, die gleiche Frachtberechnung eintritt wie bei der Beförderung von Gold- und Silberbarren u. dergl. in Güterwagen. Fahrräder werden beim Versand nur dann als sperrige Güter behandelt, wenn dieselben vollständig zerlegt sind. Als unzerlegt gelten alle Fahrräder, welche nicht vollständig auseinandergenommen, bei denen also ausser der Leitstange, den Pedalen und dem Sattel, nicht auch die Räder abgenommen sind. Frisch geschlachtetes Vieh und frisches Fleisch wird nach den einschlägigen Bestimmungen unter Berechnung der Fracht für mindestens 2 000 kg für jeden verwendeten Wagen und jede Frachtbriefsendung zu den Sätzen für Eil- bezw. gewöhnliches Frachtstückgut befördert. Infolge entstandener Zweifel darüber, ob hierunter auch Wildpret und geschlachtetes Geflügel unverpackt zu rechnen sind, wurde der Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, dass das Fleisch von Geflügel und Wildpret nicht zu dieser Gruppe gehöre, gutgeheissen. Vertagt wurde der Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, betreffend Abänderung der Zusatzbestimmungen II und III zu § 64 der Verkehrsordnung. Die gefassten Beschlüsse bedürfen bis zu ihrer Verwirklichung noch der Bestätigung der in der Regel im Dezember jeden

Jahres stattfindenden Konferenz der Deutschen Eisenbahnen. Die nächste Sitzung der Tarifkommission findet am 28. September d. J. in Dresden statt.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Die Theilstrecke Arolsen-Corbach der Nebenbahn Warburg-Corbach (18,9 km lang) wird voraussichtlich am 15. August d. J. eröffnet werden.

Die Station Mengeringhausen wird für den Personen- und Gepäckverkehr, die Stationen Twiste, Berndorf (Waldeck) und Corbach werden für den Personen-, Gepäck, Privatdepeschen- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet.

Die Strecke ist eine Fortsetzung der Bahnlinie Warburg-Arolsen und wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Cassel-Schwerte) zu Cassel unterstellt.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 8. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Mühlhausen-Basel belegene Haltepunkt Schlierbach für den Personenverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnstrecke Dessau-Bitterfeld belegene Haltestelle Greppin, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, wird am 20. d. Mts. auch für den allgemeinen Eil- und Fracht-Stückgutverkehr eröffnet werden.

Frachtermässigungen für Torfstreu und Futtermittel.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten macht im „Reichsanz." bekannt: „Während die durch Erlass vom 19. Juni d. J. genehmigten Frachtermässigungen für Torfstreu und Futtermittel allgemein für Versendungen nach Staatsbahnstationen in Geltung gesetzt sind, ist ferner in Aussicht genommen, für einzelne, besonders hart betroffene Kreise des Landes weitere Frachtermässigungen dahin eintreten zu lassen, dass 25 % von den durch obengedachten Erlass eingeführten Frachtsätzen bezw. 25 % der auf die Staatsbahnen entfallenden Frachtantheile den Empfängern im Reklamationswege zurückerstattet werden, wenn durch eine Bescheinigung des Vorstandes des landwirthschaftlichen Vereins oder des Landraths des Kreises nachgewiesen ist, dass das bezogene Streu- oder Futtermittel in dem landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers Verwendung findet oder von einem landwirthschaftlichen Verein oder einem Gemeindeverband bezogen und unter seine Mitglieder behufs Verwendung in deren eigener Wirthschaft zur Vertheilung gelangt. Diejenigen Kreise, für welche diese Maassregel in Kraft treten soll, werden den betheiligten Königlichen Eisenbahndirektionen meinerseits mitgetheilt werden und ist demnächst sofort die erforderliche Veröffentlichung zu bewirken."

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin erlässt zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen folgende Bekanntmachung: Der ausweislich unserer Bekanntmachungen vom 21., 22., 30. Juni d. J. und 6. d. Mts. zwischen einer grösseren Anzahl Deutscher Staats- und Privatbahnen eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie für bestimmte Futtermittel wird mit Gültigkeit vom 12. d. Mts. ab durch Aufnahme der nachstehenden Futtermittel in Abschnitt 2c. ergänzt: 1. Reisigfutter (ein aus Reisig hergestelltes Futtermittel), sowie Häcksel und Kuchen von Reisig. 2. Pülpe (Abfallwasser bei der Kartoffelstärke-Fabrikation). Auch werden von demselben Zeitpunkte ab für Heu und Stroh bei Aufgabe in Mengen von 5000 kg die Frachtsätze der Kilometer-Tariftabelle b des Ausnahmetarifs berechnet, sofern sich die Frachtberechnung für 10000 kg nach der Kilometer-Tariftabelle a nicht billiger stellt. Zur Behebung entstandener Zweifel wird ferner darauf hingewiesen, dass die durch den Ausnahmetarif gewährten Fachtermässigungen entsprechend der Absicht und der Fassung des Ausnahmetarifs nur auf solche Sendungen Anwendung finden, welche für Streu- oder Futterzwecke bestimmt sind. Es ist daher im Frachtbriefe in jedem einzelnen Falle besonders vorzuschreiben, dass der Versandgegenstand „zu Streu- oder Futterzwecken bestimmt" ist.

Beleihung von Neben- und Kleinbahnen.

Die erweiterte Betheiligung der Privatunternehmung bei der Entwickelung des Preussischen Eisenbahnnetzes, welche sich auf Neben- wie auf Kleinbahnen erstreckt, legt die Regelung einiger, die privatrechtlichen Verhältnisse der Klein- und Nebenbahnen beherrschenden bisher ungelösten Fragen nahe. Soweit es sich dabei nicht um Unternehmungen besonders kapitalkräftiger grosser Gesellschaften handelt, wird für die dem Verkehrsbedürfniss entsprechende Betheiligung des privaten Unternehmungsgeistes die Möglichkeit, sich Geld zu angemessenen Bedingungen im Wege des Kredits zu beschaffen, als Lebensfrage anzusehen sein. Bei der verhältnissmässigen Kleinheit derartiger Bahnanlagen ist der Versuch, das Privatkapital durch Ausgabe von Prioritätsobligationen heranzuziehen, in der Regel ausgeschlossen, weil solche Papiere nicht börsengängig sein würden. Es wird daher zumeist die Kreditgewährung durch öffentliche oder private Kreditinstitute in Frage kommen. Diese können der Mehrzahl nach ihren Geschäftskreis auf die Beleihung von Neben- und Kleinbahnen füglich erstrecken. Mehrere bekannte grössere Kreditinstitute dieser Art haben ihre Bereitwilligkeit zur Kreditgewährung für solche Verkehrsunternehmungen bereits kundgegeben. Dies begegnet aber insofern einer Schwierigkeit, als, soweit nicht etwa öffentliche Körperschaften, Kreise, Gemeinden usw. die Bürgschaft übernehmen, in Bezug auf die Sicherstellung gewährter Darlehen in dem bestehenden Rechte eine Lücke sich befindet. Denn Eisenbahnen, Neben- wie Kleinbahnen, können als ganzes für Darlehen nicht verpfändet werden, entbehren also dadurch einer der wichtigsten rechtlichen Voraussetzungen des Realkredits. Bereits in früherer Zeit ist dieser Mangel empfunden und die Beseitigung im Wege der Gesetzgebung eingeleitet worden. Angesichts des Zurücktretens der Privatbahnunternehmungen gegenüber dem Staatsbahnsystem war aber von der weiteren Verfolgung dieser Pläne Abstand genommen Der Wunsch, die Hindernisse zu beseitigen, welche einer kräftigen Theilnahme der Privatunternehmung an der Entwickelung des Preussischen Verkehrsnetzes entgegenstehen, hat dazu geführt, dass innerhalb der Preussischen Staatsregierung die Wiederaufnahme jenes gesetzgeberischen Planes erwogen wird.

Die Sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung

hat wegen des herrschenden Futtermangels die Tarife für alle Futterstoffe durch Einführung eines Ausnahmetarifs ermässigt.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Dem Geschäftsbericht für 1892/93 ist folgendes zu entnehmen: Mit der Verpachtung der Strecke Altdamm-Gollnow ist der Bahn der einträglichste Theil des Unternehmens entzogen worden. Während im Vorjahre auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge 65849 Personen befördert wurden, entfallen im Jahre 1892/93 auf 1 km nur 64281 Personen. Ob und inwieweit die Pachtsumme für die Strecke Altdamm-Gollnow eine Entschädigung für den durch Abgabe der Strecke entgangenen Gewinn bieten wird, kann zur Zeit noch nicht angegeben werden, weil die bezüglichen Ermittelungen, bei denen die Staatsbahnverwaltung in Mitwirkung treten muss, noch nicht abgeschlossen sind. Der Güterverkehr hat wesentlich zu der erzielten Mehreinnahme beigetragen. Es wurden 29500 t frachtpflichtige Güter mehr befördert als im Vorjahre. Das infolge der Beschlüsse der ausserordentlichen Generalversammlungen vom 20. Februar und 10. September 1892 erforderliche Privilegium zur Ausgabe von Anleihescheinen ist unter dem 28. Dezember 1892 ertheilt und wird mit der Begebung nach Bedürfniss vorgegangen. Gleichfalls ist die Konzession zum Bau und Betrieb einer Nebenbahn von Piepenburg nach Regenwalde unter dem 14. Dezember 1892 ertheilt worden, sodass die Aufnahme des Betriebes im Laufe des Jahres in Aussicht genommen werden kann. Vereinnahmt wurden 773041 (1891/92 756882) ℳ, verausgabt 435959 (465453) ℳ, es betrug somit der Ueberschuss 337082 (291368) ℳ, welcher wie folgt verwendet wird: Ausstattung des Erneuerungsfonds 3363 (0) ℳ, desgl. des Reservefonds 1563 (5576) ℳ, Schuldentilgung 7347 (7347) ℳ, je $4^{4}/_{5}$ % Dividende auf die Prioritäts-Stammaktien Littera A und B und die Stammaktien 302400 ($4^{1}/_{6}$ % = 283500) ℳ und Eisenbahnsteuer 9284 (8289) ℳ, während der Rest von 13124 (5349) ℳ auf neue Rechnung vorgetragen wird. Am Schluss des Berichtsjahres betrug der Bestand des Erneuerungsfonds 341616 (335793) ℳ und des Reservefonds 23768 (21916) ℳ.

Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

In der am 1. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Verkauf der Bahn an die Landesregierung genehmigt unter der Bedingung, dasss auch gleichzeitig die Verstaatlichung der Mecklenburgischen Südbahn erfolge. Der Kaufpreis beträgt 1800000 ℳ ausser den nöthigen Abfindungssummen. Für das Betriebsjahr 1892 wurde die an die Aktionäre zu zahlende Dividende auf 15 % festgesetzt.

Güterabfertigung nach Norderney.

Diejenigen Badegäste usw., welche sich Güter nach Norderney voraus oder nachsenden lassen, werden darauf aufmerksam gemacht, dass eine direkte Beförderung ohne Vermittelung eines Spediteurs auf der letzten Eisenbahnstation bezw. in Norderney stattfindet, wenn die Adresse auf dem Frachtbrief einfach lautet: Namen

(des Empfängers in Norderney) Station Norddeich. Die letzte Eisenbahnstation für Norderney ist nicht mehr Norden, sondern Norddeich. Falls auf dem Frachtbrief die Wohnung nicht angegeben, wolle man dieselbe nach Ankunft in Norderney der Abfertigungsstelle Richtung über Norddeich mittheilen, behufs Auslieferung der Güter.

Berliner elektrische Hochbahn.

Nachdem der Firma Siemens & Halske nunmehr die Genehmigung zur Herstellung einer elektrischen Hochbahn von der Warschauerstrasse über die Oberbaumbrücke durch die Skalitzer- und Gitschinerstrasse, durch die Strasse „Hallesches Ufer", durch die Luckenwalderstrasse über das Terrain des Potsdamer Bahnhofs bis zur Dennewitzstrasse, über den Dennewitzplatz und durch die Bülowstrasse bis zum Nollendorfplatz mit 2 Abzweigungen nach dem Potsdamer Bahnhof ertheilt ist, ist der Firma anheimgegeben worden, mit den Gemeinden, welche die Unterhaltungspflicht der vorstehend genannten Strassenzüge trifft, ferner, soweit Eisenbahnterrain benutzt werden soll, mit dem in Frage kommenden Eisenbahn-Betriebsunternehmen, und soweit fiskalisches Ufergelände berührt wird, mit der Königlichen Ministerial-Baukommission behufs Festsetzung der speziellen Bedingungen, welche bei der Inangriffnahme des Grund und Bodens durch die Anlage zu stellen sind, in Verbindung zu treten. Nach Feststellung dieser Bedingungen ist noch die Einholung der landespolizeilichen Genehmigung nach den Vorschriften des Kleinbahnengesetzes vom 28. Juli 1892 erforderlich.

Internationale Bau- und Eisenbahngesellschaft in Frankfurt a/M.

In der am 28. Juni d. J. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde endgültig beschlossen, die Firma in „Internationale Baugesellschaft" abzuändern.

Bücherschau.

Traité d'exploitation des chemins de fer, par A. Flamache, Ingénieur des chemins de fer de l'État belge, chargé du cours de chemins de fer à l'Université de Gand; A. Huberti, Ingénieur, Professeur des cours de chemins de fer et de topographie à l'Université de Bruxelles et A. Stévart, Ingénieur en chef honoraire des chemins de fer de l'État belge, Professeur honoraire à l'Université de Bruxelles, chargé du cours d'exploitation des chemins de fer à l'École des mines de Liége. Bruxelles, Gustave Mayolez, Libraire-Éditeur, 13 rue de l'Impératrice.

Tome premier, 1885: Route; Voie; Appareils de la Voie*);
„ deuxième: premier fascicule, 1887: Signaux;
second „ , 1889: Stations;
„ troisième, 1892: Matériel roulant**).

Das vorliegende Handbuch des Eisenbahnbetriebes verspricht eins der umfassendsten zu werden, welche in Französischer Sprache, vielleicht überhaupt, herausgegeben worden sind. Die bis jetzt erschienenen 4 Hefte enthalten 345, 209, 320 und 178 Druckseiten Text, der, abgesehen von einer Anzahl einfacher Textskizzen, erläutert ist durch eine bedeutende Anzahl grösserer Figurentafeln. Im ersten Bande befinden sich deren 23, in den beiden Heften des zweiten Bandes sind 17 und 39 Tafeln und im dritten Band 24 Figurentafeln vorhanden. Nach der vortrefflichen und sorgfältigen Ausstattung der Bände kann man nur mit den höchstgespannten Erwartungen an das stattliche Werk herantreten und in der That werden diese beim weiteren Vertiefen in den reichen Inhalt vollauf bestätigt, dessen Gediegenheit dem äusseren Gewand in jeder Hinsicht entspricht.

Es handelt sich um eins jener grossen epochemachenden Werke, die nur den einen Fehler haben, dass sie infolge des grossen Aufwandes von Zeit und Mühe, den ihre Bearbeitung erfordert, erst in einem längeren Zeitraum vollständig werden. Das ganze Werk wird 11 Hauptabschnitte umfassen; davon sind 6 in den vorliegenden 3 Bänden zur Darstellung gebracht. Für die Fertigstellung dieser 3 Bände ist nach den oben mitgetheilten Zahlen bereits ein Zeitraum von 7 Jahren erforderlich gewesen. Wenn keine Verzögerungen eintreten, wird das Ganze den Zeitraum eines vollen Dezenniums beanspruchen. Der Verleger berichtet, dass der vierte Band gegen Ende des laufenden und der fünfte gegen Ende des Jahres 1894 erscheinen werden. Gegebenenfalls wird noch ein sechster Band gegen Ende 1895 ausgegeben.

Werke, welche ein Gebiet behandeln, das in so schnellem Fortschreiten begriffen ist, wie das Eisenbahnwesen, in dem sich fast tagtäglich bedeutsame Wandlungen vollziehen, laufen gar leicht Gefahr, bald zu veralten. Die Verfasser waren sich dieses Umstandes wohl bewusst und haben in sehr anerkennenswerther Weise und erfolgreich danach gestrebt, ihrer Schöpfung dadurch einen mehr dauernden Werth zu verleihen, dass sie den allgemeinen auf unabänderlicher wissenschaftlicher Grundlage beruhenden Erwägungen einen verhältnissmässig grossen Raum gönnten. Zu dem Ende ist auch der vorwiegend beschreibende Theil des Werkes so knapp gehalten, wie es die Umstände gestatteten, denn die technischen Einzelheiten sind es, die in höherem Grade den Stempel der Unbeständigkeit an der Stirn tragen. Die allgemeinen wissenschaftlichen Erörterungen geben dem vorliegenden Werke das hauptsächliche Gepräge. So ist beispielsweise in der Oberbaufrage weit mehr auf die Abwägung des Werthes der verschiedenen Systeme, als auf deren weitgehende Aufzählung gerücksichtigt worden. Bei der Vorführung des Signalwesens ist ein hervorragendes Gewicht auf die Art und Weise, wie nach den im Gebrauch befindlichen Apparaten signalisirt wird, gelegt worden. Die geometrischen Betrachtungen, welche sich auf die Herstellung des Gestänges, der Weichen beziehen, nehmen einen breiten Raum ein usw.

Der Begriff des „Eisenbahnbetriebes", welcher den Gegenstand des vorliegenden Werkes bildet, ist von den Verfassern in weitem Sinne aufgefasst. Es handelt sich nicht lediglich um den eigentlichen Transportdienst, sondern auch um alle überhaupt damit verknüpften technischen Fragen, auch solche, die den Bau betreffen, weil diese zu jenem in sehr engen Beziehungen stehen Dabei kommt ebensowohl die feste Bahnanlage, als auch das rollende Material in Betracht. Gehören diese Dinge in den Bereich des Ingenieurs, so fordert der Transportdienst andererseits die genaueste Kenntniss der wirthschaftlichen Verhältnisse der von der Bahn durchzogenen Gegend und der Rechtsfragen, die mit dem Transportgeschäft zusammenhängen. Der Kaufmann, der Volkswirth, der Jurist und der Techniker sind bei dem Eisenbahnbetriebe in gleichem Maasse betheiligt. Die Verfasser haben sich nun nicht darauf beschränkt, den rein technischen, oder den rein wirthschaftlichen Theil des Eisenbahnbetriebes darzustellen; da sie in erster Linie ein Lehrbuch schreiben wollten, erstreckt sich die Darstellung auf alle Gebiete des Betriebs; vornehmlich ist jedoch die technische Seite betont worden, damit das Werk für den ausführenden Ingenieur auch als Nachschlagebuch von Nutzen sei. Den wirthschaftlichen Dingen und den Verwaltungsfragen soll indessen gegenüber den technischen Dingen ein verhältnissmässig geringerer Raum gewidmet werden.

Für die Eintheilung des Stoffes sind die bereits von früheren Autoren angewendeten bewährten Gesichtspunkte im Auge behalten worden. Die Gruppirung ist so getroffen, wie sie sich als die natürlichste darbot. Von den vorliegenden 3 Bänden behandeln Band 1: 1. die Trasse und den Bahnkörper (la route), 2. den Ober- und Unterbau (la voie), 3. die Weichen und Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen (les appareils). Im ersten Heft des zweiten Bandes sind enthalten 4. die Signale (les signaux), im zweiten Heft 5. die Stationen (les stations); das erschienene Heft des dritten Bandes befasst sich mit den 6. Transportmitteln (le matériel de transport). In den folgenden Bänden, welche noch in Aussicht genommen sind, sollen in weiteren 4 Hauptabschnitten behandelt werden: 7. die Lokomotive (le matériel de traction), 8. die Bremsung der Züge (les moyens d'enraiement des trains), 9. die Zugförderung (la locomotion), 10. der Verkehr (le trafic) und 11. die Verwaltung (l'administration).

Im ersten Hauptabschnitt des ersten Bandes sind allgemein die Verhältnisse der Bahntrasse nach Längen- und Querprofil besprochen, im zweiten die Dämme und Einschnitte, Kunstbauten, Wegeübergänge in Schienenhöhe, Einfriedigungen, die Besamung der Böschungen, Schneeschutzeinrichtungen usw. Auf die Methoden der technischen Ausführung selbst ist nicht näher eingegangen. Im zweiten, dem Umfange nach weit überwiegenden Hauptabschnitt ist zunächst besprochen der Oberbau nach seiner Gesammtbauart — gemäss dem Stephenson'schen, Vignole'schen, Brunel'schen und Barlow-schen Schienenprofil —, sodann kommen die einzelnen Bestandtheile — Bettung, Schwellen, Schienen, Kleineisenzeug — zur Sprache. Ein zweiter Unterabschnitt handelt von der Disposition und dem Verlegen des Oberbaues unter besonderer Hervorhebung der dabei zu befolgenden geometrischen Grundsätze, ferner von der Unterhaltung desselben. Der dritte Abschnitt bespricht alle Arten von Weichen und Kreuzungen, zunächst allgemein, sodann nach den Einzeltheilen, ferner die Drehscheiben und Schiebebühnen, und endlich die geometrische Konstruktion der Weichen.

Von hervorragender Bedeutung ist das, was im ersten Heft des zweiten Bandes über das Signalwesen mitgetheilt ist. Auf die auf den Englischen Bahnen üblichen Einrichtungen ist gebührendes Gewicht gelegt. Die Art des Signalbetriebes ist im ersten Abschnitt sehr eingehend dargelegt; in Unterabtheilungen sind behandelt: 1. die durchgehenden Sig-

*) Stévart hat an dem ersten Band nicht mitgearbeitet.
**) Herausgeber des dritten Bandes: Liége, Ch. Aug. Desoer, 9 Place St. Lambert.

nale, 2. die Bahnzustandssignale — zur bleibenden oder vorübergehenden Deckung gewöhnlicher Gefahrpunkte, zur Deckung des fahrenden Zuges (Zeit- und Raum-Blocksystem, Pendelzug-, Zugpiloten-, Zugstab- und Kartenbetriebe, Dispatchsystem usw.), ferner zur Deckung der Züge an Abzweigungen, an dicht aufeinanderfolgenden Gefahrpunkten und auf den Stationen —, 3. die Signale am Zuge, 4. die Signale des Zugpersonals, 5. die Signale für das Publikum. Die Einzelheiten der Signalmittel und Apparate, ihre Bedienung und Behandlung und die Erörterung der Stellwerke bilden die zweite Unterabtheilung des Heftes. Die Art der Signalgebung auf den Stationen ist an der Hand mehrerer Bahnhofspläne genauer erörtert; und zwar werden der Signalbetrieb des Brüsseler und des Pariser Nordbahnhofes, der Station London Bridge der London, Brighton und Südküstebahn und des Schlesischen Bahnhofs in Berlin vorgeführt. Derartige Beispiele sind am besten geeignet, demjenigen, welcher sich mit der Angelegenheit zu beschäftigen hat, nicht allein einen klareren Ueberblick über die recht schwierige Materie an sich zu geben, sondern auch die in den einzelnen Ländern vorhandenen Verschiedenheiten besser vor Augen zu führen.

Im zweiten Hauptabschnitt ist zunächst die allgemeine Anordnung der Bahnhöfe (Durchgangsbahnhöfe, Anschlussbahnhöfe, Bahnhöfe für besondere Zwecke) kurz erörtert. Für die eingehendere Besprechung, welche sich auf die Bestandtheile der Bahnhöfe im einzelnen richtet, greift die Eintheilung in Personen-, Güter- und Verschubbahnhöfe sowie Betriebsbahnhöfe Platz. Bei den beiden ersteren Gattungen sind zunächst die Geleisanlagen, dann die Gebäude und sonstigen festen baulichen Einrichtungen, ferner die Installation (Beleuchtung, Heizung, Hebe- und Wägevorrichtungen usw.) behandelt; bei der dritten Gattung kommen die Haupt- und Nebenwerkstätten, Lokomotiv- und Wagenschuppen, die Wasserstationen und Kohlenbühnen nach einander zur Besprechung.

Auch dieser zweite Band enthält zahlreiche ausgeführte Beispiele, darunter Deutsche (Schlesischer Bahnhof in Berlin, Hauptbahnhof in Strassburg, St. Gereon in Köln usw.), Englische (zahlreiche Stationen der Londoner Untergrundbahn, die Londoner Endbahnhöfe der Südost- und Ostbahn, neuer Güterbahnhof der Midlandbahn in London, Rangirbahnhof Edgehill in Liverpool usw.), Belgische (Lüttich), Französische (Gesammtanlage der Stationen der Nordbahn in Paris) und andere.

Der dritte Band bespricht die Transportmittel, Personen-, Güter- und Sonderwagen. Da die Grundsätze für die Konstruktion des Untergestelles für sämmtliche Wagengattungen die gleichen sind, so sind im ersten Abschnitt die Rahmen, Federn, Schmierbuchsen, Achsen, Räder, Buffer und Zugvorrichtungen allgemein besprochen, so dass bei der übrigen Besprechung im wesentlichen nur die Einrichtung der Wagenkasten in Frage stand, welche in drei Unterabschnitten behandelt sind. Die Heizung und Erleuchtung der Personenwagen kommt in dem diese Wagen behandelnden Unterabschnitt zur Sprache. Die Behandlung der Transportmittel ist, da das betreffende Heft erst im vorigen Jahre ausgegeben wurde, bis auf die neueste Zeit fortgeführt.

Dies in kurzen Zügen der wesentliche Inhalt des vorliegenden Werkes, soweit es veröffentlicht ist. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, dass dasselbe vermöge seiner Gründlichkeit und Gediegenheit, der klaren, durchsichtigen, alles Nebensächliche thunlichst vermeidenden Behandlung des Stoffes eine der ersten Stellen in der einschlägigen Literatur einnehmen wird. Der Preis der bereits erschienenen drei Bände beträgt für die Abnehmer des Ganzen broschirt 56 *M*, in geschmackvollen, mit technischen Emblemen geschmückten Halbfranzbänden 65 *M*.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Der wegen Dammbeschädigung vom 5./6. l. J. eingestellt gewesene Verkehr auf sämmtlichen Linien der Kolomeaer Lokalbahnen wurde am 28./6. l. J. wieder aufgenommen.

Wien, am 3. Juli 1893. (1427)

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Der wegen Einsturz eines Objektes infolge Unterwaschung vom 21./6. l. J. eingestellt gewesene Verkehr in der Strecke Karapcziu-Berhometh wurde am 27./6. l. J. wieder aufgenommen.

Wien, am 4. Juli 1893. (1428)

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Rumänische Staatsbahnen. Wegen Hochwasser war der Güterverkehr auf unseren Linien unterbrochen u. zw.:

Adjud-Tirgu Ocna vom 5./6.—inkl. 10./6.
Barnova-Grajduri „ 6./6.— „ 10./6.
Leorda-Durshoiu „ 6./6.— „ 9./6.
Pascani-Ruginoasa „ 7./6.— „ 10./6.
Braila-Barbosi „ 9./6.— „ 16./6.

Hingegen wurde der Güterverkehr zwischen den Stationen Peris-Crivina der Predeal-Bukarester Linie am 2./6. wieder eröffnet.

Unter Bezug auf § 14 Abs. 4 des Vereins-Wagenübereinkommens wird dies zur allgemeinen Kenntniss gebracht.

Bukarest, den 7. Juli 1893. (1429)
Die Generaldirektion.

Verkehrsunterbrechung und Wiederaufnahme. Der am 4. Juni l. J. wegen Dammrutschungen zwischen den Stationen Hatvan und Jász-Monostor sistirte Frachtverkehr wurde am 8. Juni l. J. wieder aufgenommen.

Durch anhaltende Regengüsse wurde der Bahnkörper in verschiedenen Strecken derart unterwaschen, dass der Zugverkehr auf nachstehenden Linien eingestellt werden musste. Der Verkehr zwischen den Stationen Kis Kapus und Segesvár, Héjasfalva und Erked war vom 5. bis incl. 14. Juni l. J., der Verkehr zwischen den Stationen Héjasfalva-Sz. Udvarhely vom 5. bis zum 15. Juni a. c., der Verkehr auf der Linie Brassó-Zernest vom 15. bis 20. Juni l. J., endlich der Verkehr auf der Strecke Nagy Szeben-Fogaras vom 6. bis 10. und auf der Linie Nagvárad-Gyapoly-Diószeg vom 7. bis incl. 10. Juni l. J. eingestellt.

Budapest, am 25. Juni 1893. (1430)
Die Direktion
der K. Ungar. Staatsbahnen.

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt wird die Haltestelle Greppin vom 20. Juli d. J. ab auch für den allgemeinen Eil- und Fracht-Stückgutverkehr eröffnet.

Ferner werden vom 1. Oktober d. J. ab
a) nach und von den Stationen Pratau, Kötschau, Luckenau, Lützkendorf, Könitz, Marktgölitz, Reuden, Wutha, Guxhagen und Grossheringen Fahrzeuge, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können,
b) nach und von den Stationen Fröttstädt und Friedrichroda Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen aus erfolgen kann,
c) nach und von den Stationen Stotternheim, Leubingen, Griefstedt, Oberröblingen a. d. Helme, Dietzhausen, Rohr, Altmorschen, Beiseförth, Dachrieden und Hönebach Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen aus erfolgen kann, sowie schwerwiegende Fahrzeuge (Lokomobilen, Künstlerwagen u. dergl.)

zur Beförderung nicht mehr angenommen.

Berlin, den 8. Juli 1893. (1431)
Die geschäftsführende Verwaltung.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Nachtrag 2 zum diesseitigen **Lokal-Gütertarif** vom 1. Januar d. J. eingeführt.

Nachtrag enthält Ermässigungen der Frachtsätze für Mauersteine etc. nach Tanne.

Blankenburg Harz, den 7. Juli 1893.
Die Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. (1432)

Norddeutsch - Sächsischer Verbandsverkehr. Vom 15. Juli d. J. an werden im Verkehre zwischen Leipzig I (Bayer. Bhf.) bezw. Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) und Buttstädt Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge, welche seither nur über Plagwitz-Lindenau (S. Stsb.) - Leutzsch direkt abgefertigt werden konnten, bei Vorschrift des Absenders auch über Leipzig (Thüring. Bhf.)-Leutzsch und umgekehrt direkt befördert, diesfalls jedoch zu etwas höheren, als den über Plagwitz-Lindenau gültigen Frachtsätzen. Die Abfertigungsstellen in Buttstädt und Leipzig I ertheilen nähere Auskunft.

Dresden, den 5. Juli 1893. (1433)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Der ausweislich unserer Bekanntmachungen vom 21., 22., 30. Juni und 6. Juli d. J. zwischen einer grösseren Anzahl Deutscher Staats- und Privatbahnen eingeführte **Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull** sowie für bestimmte Futtermittel wird mit Gültigkeit vom 12. d. Mts. ab durch Aufnahme der nachstehenden Futtermittel in Abschnitt 2c ergänzt:

1. **Reisigfutter** (ein aus Reisig hergestelltes Futtermittel), sowie **Häcksel und Kuchen von Reisig.**
2. Pülpe (Abfallwasser bei der Kartoffelstärkefabrikation).

Auch werden von demselben Zeitpunkte ab für Heu und Stroh bei Aufgabe in Mengen von 5000 kg

(Güterverkehr Fortsetzung Seite I.)

die Frachtsätze der Kilometer-Tariftabelle **b** des Ausnahmetarifs berechnet, sofern sich die Frachtberechnung für 10 000 kg nach der Kilometer-Tariftabelle **a** nicht billiger stellt.

Zur Behebung entstandener Zweifel wird ferner darauf hingewiesen, dass die durch den Ausnahmetarif gewährten Frachtermässigungen entsprechend der Absicht und der Fassung des Ausnahmetarifs nur auf solche Sendungen Anwendung finden, welche für Streu- oder Futterzwecke bestimmt sind. Es ist daher im Frachtbriefe in jedem einzelnen Falle besonders vorzuschreiben, dass der Versandgegenstand „zu Streu- oder Futterzwecken bestimmt“ ist.

Die seit dem 26. Juni d. J. eingetretenen Ergänzungen des Ausnahmetarifs sind durch den gleichfalls am 12. d. Mts. in Kraft tretenden Nachtrag 1 zum Ausdruck gebracht. Exemplare desselben verabfolgen auf Verlangen die Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Juli 1893. (1434MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die in den Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifheften I A und I B enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 (Eisen und Stahl) für Lausanne gelten vom 15. Juli 1893 ab auch für den Verkehr mit der Station Morges der Jura-Simplonbahn.

Karlsruhe, den 5. Juli 1893. (1435)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Dem am 26. Juni d. J. eingeführten **Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull sowie für Futtermittel** treten vom 10. d. Mts. ab ausser den in unseren Bekanntmachungen vom 21., 22. und 30. Juni d. J. genannten Bahnen im Wechselverkehr mit den Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen sowie den Reichsbahnen, soweit ein direkter Verkehr besteht und solcher durch Verwaltungen, welche diesem Ausnahmetarif beigetreten sind, vermittelt wird, noch die nachstehenden Bahnen bei:

a) die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn,
b) die Neuhaldensleber, die Osterwieck-Wasserlebener, Wutha-Ruhlaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Hohenebra-Ebelebener, Arnstadt-Ichtershausener und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn sämmtlich unter Einrechnung der bestehenden Kilometerzuschläge,
c) die Georgsmarienhütten-Eisenbahn,
d) die Hessische Ludwigsbahn.
Die bisherige Kürzung der Ausnahmesätze um 0,06 ℳ für 100 kg im Empfange der Hessischen Stationen entfällt bei Anwendung der direkten Ausnahmetarife.
e) die Ostpreussische Südbahn im Südostpreussischen Verbande mit Pillau, Königsberg i/Pr., Lyck, Prostken loco und transito, im direkten Verkehr mit Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande mit Lyck und Prostken loco und transito,
f) die Stendal-Tangermünder Eisenbahn.

Für den Wechselverkehr der Oberhessischen Eisenbahn mit den Preussischen Staatsbahnen, der Oldenburgischen Staatsbahn und der Lübeck-Büchener Bahn sowie mit den Reichseisenbahnen (mit letzteren bei Leitung über die Preussischen Staatsbahnen) sowie für den Wechselverkehr der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen ist der Ausnahmetarif nicht wie in unserer Bekanntmachung vom 30. Juni d. J. angegeben, erst am 4., sondern schon am 1 d. Mts. und zwar im Versande nach Oberhessischen Stationen ohne jegliche Beschränkung in Kraft getreten.

Berlin, den 6. Juli 1893. (MG1436)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. (Herausgabe des 2. Nachtrags zu Tarifheft 3.) Am 1. August d. J. tritt zum Heft 3 des Gütertarifs der 2. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen, bereits im Verfügungswege durchgeführten Tarifmaassnahmen Aenderung einzelner besonderer Bestimmungen, Ausnahme-Frachtsätze für Getreide etc. und Kleie zwischen Budapest und Buttstädt, Ausnahme-Frachtsätze für Getreide etc für die Station Vág-Ujhely der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und eine Berichtigung.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von 10 ₰ oder 6 kr. Oe. W. käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 3. Juli 1893. (1437)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull sowie für Futtermittel vom 26. Juni d. J. Für vorbezeichnete Streu- und Futtermittel tritt mit sofortiger Gültigkeit bei Sendungen nach der Rheinprovinz und der Provinz Hessen-Nassau, sowie bezüglich der Provinz Westfalen bei den Sendungen nach sämmtlichen Kreisen der Regierungsbezirke Arnsberg und Münster und nach den Kreisen Büren, Herford, Höxter, Lübbecke, Minden, Paderborn und Warburg des Regierungsbezirks Minden, eine weitere Frachtermässigung dahin ein, dass 25 % von den durch obigen Ausnahmetarif eingeführten Frachtsätzen bezw. 25 % der auf die Preussischen Staatsbahnen entfallenden Frachtantheile den Empfängern im Reklamationswege zurückerstattet werden, wenn durch eine Bescheinigung des Vorstandes des landwirthschaftlichen Vereins oder des Landraths des Kreises nachgewiesen ist, dass das bezogene Streu- oder Futtermittel in dem landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers Verwendung findet oder von einem landwirthschaftlichen Verein oder einem Gemeindeverbande bezogen und unter seine Mitglieder behufs Verwendung in deren eigene Wirthschaft zur Vertheilung gelangt.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 6. Juli 1893. (1438)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit bis zum 31. August d. J. ist auf den Preussischen Staatsbahnen, sowie auf einzelnen ausserpreussischen Staats- und Privatbahnen bei der Aufgabe von Heu und Stroh die Verwendung zweier Wagen von je nicht mehr als 7,2 m Länge an Stelle eines offenen Wagens von mehr als 7,2 m Länge unter Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewichte der Ladung mindestens aber für je 5 000 kg für jeden Wagen nach dem Spezialtarif III nachgelassen worden. Soweit die betheiligten Staats- und Privatbahnen den Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull sowie für bestimmte Futtermittel angenommen haben, wird bei Aufgabe von Heu und Stroh in 2 Wagen an Stelle eines Wagens die Fracht nach den Sätzen des Ausnahmetarifes berechnet.

Berlin, den 6. Juli 1893. (1439MG)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Die Beförderung geschlachteter hakenreiner Schweine und gesalzener Schinken findet versuchsweise von jetzt ab bis auf weiteres in den Lokalverkehren der Direktionsbezirke Hannover, Elberfeld, Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.) und Oldenburg sowie im Wechselverkehre zwischen den Stationen dieser Bahnen auch bei Aufgabe als Stückgut unverpackt (auf Strohunterlage) statt.

Hannover, den 4. Juli 1893. (1440)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Direktionen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Herausgabe der 3. Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2.) Am 1. August d. J. treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband die 3. Nachträge in Kraft. Durch dieselben werden einzelne besondere Bestimmungen und Stationsnamen geändert, auch die Station Pössneck der Saal-Eisenbahn in den Verband einbezogen. Der Nachtrag 3 zu Tarifheft 1 enthält zugleich direkte Frachtsätze zwischen verschiedenen Stationen für einzelne bestimmte Tarifklassen bezw. Frachtgegenstände, worüber auf Anfrage das Verkehrsbüreau in Magdeburg nähere Auskunft ertheilt. Auch wird durch diesen Nachtrag der bestehende Frachtsatz des Ausnahmetarifs 5a zwischen Aschersleben und Olmütz (Mähr.-Schles. Centralb.) mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab von 488 auf 498 ₰ für 100 kg erhöht.

In dem Nachtrag 3 zu Heft 2 ist noch ein Ausnahme-Frachtsatz für Glaubersalz zwischen Trotha und Radnitz enthalten.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von je 10 ₰ oder 6 kr. Oe. W. käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 1. Juli 1893. (1441)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. Der auf den Preussischen Staatsbahnen eingeführte Ausnahmetarif für 1. Torfstreu und Torfmull, 2. bestimmte Futtermittel wie a) Futtermehl, Mais usw., b) Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Cocoskuchen usw., c) Heu, Stroh usw. in Wagenladungen von 10 000 kg bezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen gilt vom 8. Juli d. J. für die unter 1 genannten Artikel bis 1. September 1894, für die übrigen Artikel bis auf weiteres auch für unseren Lokalverkehr.

Die speziellen Artikel des Ausnahmetarifs sind auf unseren Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Danzig, den 7. Juli 1893. (1442 J)
Die Direktion.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, nebst anschliessenden Privatbahnen, sowie Staatsbahn-Verkehr Berlin-Erfurt. Mit Gültigkeit vom 10. Juli d. J. treten ermässigte Ent-

fernungen zwischen Elsterwerda, Oberlausitzer Bahnhof, Gera (Reuss), Preuss. Staatsbahn und Weimar-Geraer Bahnhof, Görlitz, Preuss. Staatsbahn, Kamenz in Sachsen, Preuss. Staatsbahn, Leipzig, Thüringer Bahnhof und Zittau, Preuss. Staatsbahn einerseits und verschiedenen Stationen der Werrabahn andererseits, ferner zwischen Weida, Preuss. Staatsbahn und mehreren Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Erfurt in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 8. Juli 1893. (1443)
Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. August 1893 gelangen zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Getreide usw. zwischen Galizischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und Süddeutschen Stationen andererseits, Theil III, Tarifheft No. 1 und 2 vom 1. September 1890 die Nachträge I zur Einführung.

Die Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife und bringen zum Theil beträchtliche Ermässigungen der Frachtsätze für Getreide und Mühlenfabrikate.

Exemplare derselben sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

München, im Juli 1893. (1444)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Mit dem 16. Juli d. J. treten im **Bromberg - Sächsischen Verbande** für den Güterverkehr mit der Verkehrsstelle Schöna der Sächsischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandstationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 4. Juli 1893. (1445)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband Theil II — Heft 2. Vom 15. d. Mts. ab werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 13 B (Glassand) Hohenbocka B. G. und Oberl. Bf.-Krasna und Wall. Meseritsch auf 120 ₰ für 100 kg ermässigt.

Breslau, den 7. Juli 1893. (1446)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Breslau - Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. werden die Stationen Chemnitz und Falkenau in Sachsen der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 8 für Garne aller Art und Baumwollgewebe des Breslau-Sächsischen Gütertarifs für den Verkehr mit den Stationen Ebersdorf und Mittelwalde des Direktionsbezirks Breslau mit den zwischen Hof und letztgenannten Stationen bereits bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Breslau, den 7. Juli 1893. (1447)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld - Oldenburg. Die Stationen Gummersbach und Kotthausen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld sind am 1. d. Mts. in den direkten Verkehr einbezogen.

Näheres ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 7. Juli 1893. (1448B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 10. Juli d. J. tritt für die Beförderung von rohen Bruchsteinen und Granitklarschlag, wenn diese Artikel zur Verwendung bei den Kaibauten in Dresden-Friedrichstadt bestimmt sind, im Rückvergütungswege folgender Frachtsatz für Wagenladungen zu 10 000 kg in Kraft:

Berbersdorf-Dresden-Friedrichstadt
0,19 ℳ für 100 kg.

Die Vergütung des Unterschiedes zwischen der tarifmässigen und der nach vorstehendem Satze sich ergebenden Fracht erfolgt, wenn durch Vorlage der Originalfrachtbriefe nachgewiesen wird, dass mindestens 5 000 000 kg Steine befördert worden sind.

Dresden, am 8. Juli 1893. (1449)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ostpreussisch-Bayerischer Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. wird die Station Briesen i. d. M. (Dir.-Bez. Berlin) in den vorbezeichneten Tarif und zwar für den Verkehr mit den Stationen der Bayerischen Staatsbahnen Nabburg (mit 513 km) und Schwarzenfeld (520 km) aufgenommen.

Berlin, den 7. Juli 1893. (1450MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Westösterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. An Stelle der durch Bekanntmachung vom 9. Juni 1893 zum 31. Juli 1893 aufgehobenen Tarifhefte 1 und 2 vom 1. Januar 1892 tritt mit dem 1. August 1893 ein neuer Verbands-Gütertarif (in einem Hefte) in Kraft. Derselbe enthält theils Erhöhungen, theils Ermässigungen, ferner direkte Sätze für einzelne neu einbezogene Oesterreichische Stationen und die Aufhebung der direkten Abfertigung in solchen Relationen, in denen von den direkten Tarifsätzen kein Gebrauch gemacht worden ist.

Abdrücke sind zum Preise von 30 ₰ (40 Heller) durch die Verbandsstationen und die Auskunftsbüreaus in Berlin (Bhf. Alexanderplatz) und in Wien (Johannesgasse) zu beziehen.

Berlin, den 15. Juli 1893. (1451MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Lokal - Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.). Am 15. d. Mts. erscheint der Nachtrag X zum Gütertarif (Theil II) vom 1. April 1890, welcher u. a. Tarifkilometer für Station Caternberg und Ausnahmefrachtsätze für Giessereiroheisen von Niederdreisbach nach Leer und Norden enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist.

Köln, den 9. Juli 1893. (1452)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Vom 15. d. Mts. ab wird die Station Ludwigshafen Giuliniwerk der Pfälzischen Eisenbahnen in die Tarifhefte I—IV der Abtheilung E mit den für die Station Ludwigshafen bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Ferner kommen vom 10. d. Mts. ab direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Gummersbach und Kotthausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und den Stationen Frankfurt a. M., Hanau und Höchst a. M. der Hessischen Ludwigsbahn andererseits zur Einführung, welche bei den betreffenden Dienststellen zu erfahren sind.

Köln, den 8. Juli 1893. (1453)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbands - Gütertarif: Ausnahme-Frachtsätze für Petroleumnaphta. Am 10. Juli l. J. gelangen für die Beförderung von Petroleumnaphta (Benzin aus Petroleum destillirt) bei Aufgabe von 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen folgende Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach Doos für 100 kg ℳ
M.-Ostrau, Station der K. K. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1,99
Jaslo, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen	2,53

München, den 2. Juli 1893. (1454)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Zu Heft 1, erste Abtheilung, der Verbands-Gütertarife tritt am 1. August d. J. der 2. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält: Aenderung der besonderen Bestimmungen, Aufhebung der Frachtsätze für Station Essen K. M infolge deren Schliessung, Aufhebung einzelner Frachtsätze für Köln Pantaleon infolge Aenderung der Abfertigungsbefugnisse dieser Station, Aenderung von Stationsnamen, Einbeziehung der Stationen Kreuzau, Lendersdorf und Köln Süd und der Abfertigungsstelle Oberhausen Filiale Gutehoffnungshütte, Einführung direkter Frachtsätze des Spezialtarifes III b im Verkehre zwischen Boppard und mehreren in die allgemeinen Tarifklassen sonst nicht aufgenommenen Schweizerischen Stationen, neue Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 6 (Metalle und Metallwaaren etc.), neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 6 a (Metalle und Metallwaaren als Frachtstückgut), Neuaufnahme verschiedener deutschen Stationen in den Ausnahmetarif Nr. 6 b — e und den Ausnahmetarif Nr. 8 (Blei), Aenderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 9 (Schwefelkies), Ausschliessung des Artikels Kalksteinmehl von der Abfertigung nach Ausnahmetarif Nr. 11, Ergänzung der Kilometertabellen und Berichtigungen.

Die neuen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 6 a sind gegenüber den bisherigen grösstentheils ermässigt, theilweise aber auch erhöht. Soweit letzteres der Fall, bleiben die alten Sätze noch bis Ende Oktober l. J. in Kraft. Auch die Tarifirung von Kalksteinmehl findet bis dahin noch zum Ausnahmetarife Nr. 11 statt.

Karlsruhe, den 6 Juli 1893. (1455)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

(Amtliche Bekanntm. Fortsetzung S. V.)

Nr. 13. Jahrgang 1893. Berlin, am 12. Juli 1893.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Juli Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A S	{ 378 1654 }	2	Fässer	leer, gebr. —	{ 20 7 }	1	Neumühle	Sächsische Stsb.	
2	B	839	1	Fass	leer —	12,5	2	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
3	B A	46	1	Kiste	leer —	37	3	Kiel	K. E.-D. Altona	{ beschr.: von Flensburg.
4	B D S	823	1	Bund	Stahl —	42	4	Culmsee	K. E.-D. Bromberg	
5	B K	—	1	Kiste	leer —	12	5	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	{ beschr.: Dresden-Altst.
6	C P	1	1	„	leer —	71	6	{ Frankfurt a/M. (Staatsgüterbahnhof) }	Main-Neckarbahn	
7	C S	—	1	Sack	{ altes Eisen (Viehkoppeln usw.) }	31,5	7	Neustadt i/H.	K. E.-D. Altona	{ beschr.: Neustadt.
8	{ D.C }	669	1	Kiste	leer —	14	8	Berlin H. u. L.	„	
9	E	8	1	—	eis. Topf —	2,5	9	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
10	F	$10^1/_2$	1	—	eis. Topf —	4	10	„	„	
11	F B N	6	1	Sack	leere Säcke —	19,5	11	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
12	F K	9478	1	Korb	vermuthlich Lederfett	3	12	Jöhstadt	Sächsische Stsb.	
13	F L	—	2	Körbe	Kirschen —	10	13	Passau	Bayerische Stsb.	{ F. Lukau bez., Gut ist verkauft.
14	F W	—	1	—	eis. Packhaken —	0,5	14	Dannenberg	K. E.-D. Altona	
15	H	—	1	—	Ofen —	59	15	Mainz	Hessische Ludwigsb.	{ bez.: Dortmund / Mainz.
16	H	—	1	Tonne	leer —	64	16	Kiel	K. E.-D. Altona	{ beschr.: Husby-Kiel 29./4.
17	H F	—	1	Korb	Kartoffeln —	13	17	München C. B.	Bayerische Stsb.	
18	H F	5268/9	{ 1 1	Kübel { Blechbüchse }	Wagenfett — Vaselin — }	43	18	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
19	H G	4024	1	Rolle	Papier —	28	19	Worms	„	
20	H L	—	1	—	Achse mit Büchse —	44	20	Pfalzburg	Elsass-Lothring.	
21	J	788	1	Bte.	Eisenwaaren —	1	21	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
22	J	733	1	Sack	{ Wandeisen, Rollen und Schrauben }	1,5	22	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
23	J B B	—	1	Korb	Kartoffeln —	15,5	23	Kufstein	Bayerische Stsb.	{ Joh.C.Brunnthaler bez.
24	K	2	1	Pack	Säcke —	19	24	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
25	K C	{ 3066 3105 }	2	Kisten	Eisenwaaren —	28	25	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
26	{ KD }	8617	1	Fass	leer —	3	26	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
27	{ K u. K A B }	132	1	„	leer —	20	27	Kiel	K. E.-D. Altona	{ beschr.: Schleswig-Kiel 31./5.
28	L	22	1	Kollo	Schranktheil —	22	28	Hamburg H.	„	
29	L C	6	1	—	Gewicht —	20	29	Mainz	Hessische Ludwigsb.	{ bez.: Langenlonsheim-Mainz.
30	L M	—	4	Stangen	Flacheisen —	72	30	Kahl	„	
31	M G	25	1	Korb	leer, gebraucht —	6	31	{ Dresden-N. Schles. Bhf. }	Sächsische Stsb.	
32	M H	1465	1	Kiste	Packstroh —	24	32	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
33	O P F	6130	1	Ballen	Tuch —	83	33	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
34	P W G	16	1	Kiste	alte Blechdosen —	12	34	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
35	R	2/7	{ 1 1 1 1 1 2	„ — — — — Pack	unbekannt — Rad — Achse — Laffette — Tisch — Stühle —	60 47 37 56 15 10 }	35	„	„	{ beschr.: Berlin (ohne Bahnhofsbezeichnung) -Hamburg B.
36	S	I	1	Kiste	leer —	11,5	36	Hamburg H.	„	{ beschr.: von Lindau nach Hamburg.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
37	S	1693/6	4	Bündel	Säcke —	19	37	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr.: Dessau.
38	S	3074	1	Pack	Briefpapier —	5,5	38	Dessau	K. E.-D. Erfurt	
39	Sp	54	1	Sack	Spinnwolle —	64	39	Grönenbach	Bayerische Stsb.	
40	T	889	1	Säckchen	Messing- u. Eisenwaaren	2	40	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
41	Div. T H T M	—	1	Pack	Körbe (15 Stück) —	15	41	Aschaffenburg	Hessische Ludwigsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
42	Augustiner-brauerei	27158	1	Fass	leer —	26	42	München C. B.	Bayerische Stsb.	
43	Berlin B. L.	106	1	—	Gitter —	—	43	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	Münster-Berlin H. u. L.
44	Brauerei Linde	—	1	Gebinde	leer —	30	44	Kiel	„	
45	Diem	—	1	Korb	Wäsche —	11	45	Hof	Bayerische Stsb.	
46	Dom. Mirdow	—	3	Pack	Säcke —	3	46	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
47	Frau A. Strupke Berlin NW. Melanchtonstr. 7, II.	—	1	Schlosskorb	leer —	10	47	Kiel	K. E.-D. Altona	
48	H.A.P.A.G. Frau Grünstein	—	1	Pack	Kleider u. Betten —	17,5	48	Hamburg H.	„	von Frankfurt a/M. nach —.
49	Kunz & Pfändler	—	2	—	Wagendecken —	—	49	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	
50	Maximilians-Brauerei	104 108	2	Fässer	leer —	38	50	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
51	Müller	—	1	Fass	leer —	78	51	Wasserbillig	Wilh.-Luxemburgb.	
52	Spaten-Brauerei	62437	1	„	leer —	32,5	52	Kufstein	Bayerische Stsb.	
53	Ungvarer Möbelfabrik, Aktiengesellschaft, Ungvar	—	1	—	Wagendecke —	—	53	Simbach	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
54	—	6	1	Sack	getrocknete Aepfel —	23	54	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg.
55	—	9 roth	1	—	gusseis. Platte —	4,5	55	Mügeln b/Pirna	Sächsische Stsb.	
56	—	100	1	Korb	Kirschen —	7	56	Leipzig Bayer. Bhf.	„	München-Leipzig beschrieben, für 0,60 ℳ verkauft.
57	—	1064	1	Kiste	Eier —	3	57	Immenstadt	Bayerische Stsb.	Brauerei Schwechat bez.
58	—	2683	1	Fass	leer —	34	58	Kufstein	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
59	blau —	—	3	Bund	Hufeisen —	—	59	Oldenburg i/H.	K. E.-D. Altona	An 1 Bund kl. Etikette mit der Firma: Wilcke & Co.
60	roth	I	1	Stange	Eisen —	34	60	Pritzwalk	„	
61	— roth	—	2	Tafeln	Zinkblech —	23	61	Reichenbach i/Vgtl.	Sächsische Stsb.	
62	weisser Strich	—	1	Stange	Flacheisen —	25	62	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
63	schwarz +	—	1	Pack	Säcke —	7	63	Königshütte	„	
64	△	4408	1	Fass	Farbe —	87	64	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
65	△ S	1491 1554	2	Kisten	leer —	13 11	65	Berlin H. u. L.	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
66	—	—	1	—	Achse mit 2 Rädern (zu einem Puppenwagen gehörig)	—	66	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
67	—	—	1	Pack	eis. Bolzen —	2	67	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschr.: Boizenburg F. Reiher.
68	—	—	9	Stück	Bretter, 1—2 m lang —	—	68	„	„	
69	—	—	1	—	Dezimalwaage —	22	69	Riesa	Sächsische Stsb.	
70	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	29,5	70	Heidelberg	Main-Neckarbahn	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
71	—	—	1	Stange	Eisen, 2 m lang	4,5	71	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
72	—	—	1	"	Eisen	3	72	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
73	—	—	1	Bund	Eisenwaaren	12	73	Neuötting	Bayerische Stsb.	6 Stück (Göpelmaschinentheile).
74	—	—	1	"	geschm. Eisenwaaren	1	74	Lindau	"	Vorreiber u Griffe.
75	—	—	1	Pack	12 Feilen	3,5	75	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
76	—	—	1	Kiste	Frauen- u. Knabenkleidung u. Wäsche, Betten, Bücher	65	76	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	zu Gepäckschein Eisenach-Hamburg H. 186.
77	—	—	1	—	Gartenbank (zusammenlegbar)	17,5	77	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
78	—	—	1	—	Gartenklappstuhl von Holz	—	78	Herbesthal Gepäck-Abf.	Linksrh. Köln	
79	—	—	1	—	Gasrohr	40	79	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
80	—	—	1	Bund	Halbrundeisen	4	80	Plattling	Bayerische Stsb.	12 Stück.
81	—	—	1	Korb	Kirschen	7,5	81	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	für 0,70 M. verkauft.
82	—	—	1	"	Kirschen	7	82	Chemnitz	"	für 2 M. verkauft.
83	—	—	1	Koffer	Kleidungsstücke, 1 Gebetbuch, 3 Zehngebote usw.	11	83	Elbing	K. E.-D. Bromberg	
84	—	—	1	—	kl. eis. Krahnhaken	2	84	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
85	—	—	1	—	eis. Lasche mit 4 Löchern	4,5	85	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
86	—	—	1	—	Latirbaum	—	86	Posen	K. E.-D. Breslau	in Wagen 13702 Brbrg. vorgefunden.
87	—	—	1	Sack	Lumpen	38	87	Abensberg	Bayerische Stsb.	
88	—	—	1	—	neuer Messinghahn	1,5	88	Schweinfurt Stadt	"	mit schwarzem Holzgriff.
89	—	—	1	—	Messingrohr 2 m lang	1	89	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
90	—	—	1	—	Nähtisch	6	90	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
91	—	—	1	Rolle	Papier	42	91	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
92	—	—	1	Kollo	neue Pappschachteln für Konditoren	10	92	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Frzb.	
93	—	—	1	Packet	messing. Patentachsenkapseln	3	93	Offenburg	Badische Stsb.	
94	—	—	1	—	Pflugschaar	2	94	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
95	—	—	2	—	eis. Räder	4	95	Leipzig Bayer. Bhf.	Sächsische Stsb.	
96	—	—	2	—	Rahmenschenkel	—	96	Wiesloch	Badische Stsb.	
97	—	—	1	—	Rennwagen	22,5	97	Eilg. Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
98	—	—	5	—	eis. Röhren	18	98	Dresden-Neust. Elbquai	Sächsische Stsb.	
99	—	—	1	Pack	Rollvorhang	1	99	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
100	—	—	5	—	eis. Sargfüsse	1	100	Colberg	K. E.-D. Bromberg	
101	—	—	1	Bund	Schaufeln	4	101	Plattling	Bayerische Stsb.	3 Stück.
102	—	—	1	—	Schwungrad	220	102	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
103	—	—	1	Lattenverschlag	Spiegel	12	103	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	
104	—	—	1	Bund	Stabeisen	—	104	Grosshesselohe	Bayerische Stsb.	
105	—	—	1	Ballen	Taue	72	105	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
106	—	—	1	Bund	Thürbeschläge	4	106	Strassburg	Elsass-Lothring.	
107	—	—	1	—	eis. Träger 1,12 m lang, 0,16 m hoch	—	107	Mockrehna	K. E.-D. Erfurt	auf d. Strecke gefunden.
108	—	—	2	—	Wagenschütze	2,5	108	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	
109	—	—	1	Sack	Weizen	80	109	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
110	—	—	1	Pack	Wollwaaren	12	110	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
111	—	—	1	Stange	Zink	11	111	Rosenberg O/S.	K. E.-D. Breslau	auf d. Strecke Schoffschütz-Rosenberg am 20/6. gefunden.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina. Einführung des Tarifnachtrages IV. Mit Gültigkeit vom 1. August 1893 gelangt der Nachtrag IV zum Tarife für obenbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält eine Aenderung der Tarifbestimmungen bei Einbeziehung von Stationen in die Ausnahmetarife für Getreide etc. und Kleie und Aenderungen von Stationsnamen.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, 4. Juli 1893. (1456)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Mineralwasser treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Komárom-Ujszöny	217 ₰
„ Budapest (Kgl. Ungar. St.-B.) . . .	221 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Komárom-Ujszöny	212 ₰
„ Budapest (Kgl. Ungar. St.-B.) . . .	216 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Komárom-Ujszöny	253 ₰
„ Budapest (Kgl. Ungar. St.-B.) . . .	257 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 8. Juli 1893. (1457)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

4. Verdingungen.

Für den Zeitraum vom 1. September 1893 bis 31. August 1894 sind im ganzen zu liefern:

260 000 kg raffinirtes Rüböl,
230 000 „ rohes dergl. und
430 000 „ Mineralschmieröl für Lokomotiven und Wagen und zwar 250 000 kg Winteröl und 180 000 „ Sommeröl.

Die Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Rüböl und Mineralschmieröl" bis spätestens am 21. Juli d. J., Abends 6 Uhr, an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion portofrei einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am 22. Juli, Vormittags 10 Uhr, im Sitzungszimmer der Königlichen Generaldirektion in Gegenwart etwa erschienener Anbieter statt.

Die Anbieter bleiben bis zum 10. August d. J. an ihre Gebote gebunden und haben dieselben, falls bis dahin eine Benachrichtigung nicht erfolgt, als abgelehnt zu betrachten.

Die Lieferungsbedingungen und Angebotsformulare können gegen Erstattung der Selbstkosten von der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz bezogen werden.

Dresden, am 7. Juli 1893. (1458)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

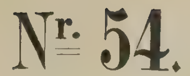
Privatbahn - Berufsgenossenschaft.

Berichtigung. Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass an Stelle des ausgeschiedenen stellvertretenden Vorstandsmitgliedes, Generalsekretär Dr. Wild zu Jena, nicht „Verkehrsinspektor Oelmann", sondern der Verkehrsinspektor Bläser, Oberbeamter der Saal-Eisenbahngesellschaft zu Jena, in der am 22. Juni d. J. stattgefundenen ordentlichen Genossenschafts - Versammlung gewählt worden ist.

Lübeck, 8. Juli 1893. (1459)

Der Vorstand der Privatbahn-Berufsgenossenschaft.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.


Nr. 54.

Zeitung des Vereins

1893

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.).
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 15. Juli 1893.

Inhalt:

Zum 50jährigen Jubiläum der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Am 16. d. Mts. werden es 50 Jahre, dass die Eisenbahn von Magdeburg über Oschersleben nach Halberstadt dem öffentlichen Verkehre übergeben und hierdurch der Anfang zu einer der grössten und durch seine Lage wichtigsten Privateisenbahn-Unternehmungen, der früheren Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, gelegt wurde.

Die vorzüglichen Erfolge, welche dieses Unternehmen, mit Ausnahme weniger, durch den allgemeinen wirthschaftlichen Rückgang hervorgerufenen Geschäftsjahre, bis zu seiner durch Gesetz vom 20. Dezember 1879 erfolgten Verstaatlichung begleitet haben, die hochgeachtete Stellung, welche solches in dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen einnahm, lassen es gerechtfertigt erscheinen, der Entwickelungsgeschichte desselben an dieser Stelle einige Worte zu widmen.

Schon im Jahre 1836 gleichzeitig mit der Einleitung des Baues einer Schienenbahn von Magdeburg nach Leipzig wurde von den betheiligten Städten der Versuch gemacht, eine Aktiengesellschaft zum Bau einer Verbindungsbahn zwischen Magdeburg-Halberstadt und Braunschweig zu bilden.

Diesem Unternehmen stellten sich jedoch zu dieser Zeit noch sehr viel Schwierigkeiten entgegen, infolge deren sich die Verwirklichung desselben von Jahr zu Jahr verzögerte. Einestheils war an dieser Verzögerung das vorherrschende Misstrauen des Publikums gegen Eisenbahn-Aktienunternehmungen überhaupt, anderentheils der Umstand schuld, dass bei der beabsichtigten Verbindung zwei nicht zu demselben Zoll- und Steuerverbande gehörende Regierungen betheiligt waren und erst mancherlei aus diesem Verhältniss entspringende Bedenken beseitigt werden mussten, bevor die gegenseitigen Interessen für genügend sichergestellt erachtet werden konnten. Auch beabsichtigte man anfänglich die Beschaffung des nöthigen Kapitals, sowie die Führung des ganzen Geschäfts durch das Direktorium der bereits am 18. August 1840 eröffneten Eisenbahn von Magdeburg nach Leipzig vornehmen zu lassen. Erst nachdem sich auch diese Verhandlungen zerschlugen, wurde die Gründung einer eigenen Gesellschaft beschlossen und bildete sich in der am 13. September 1841 in Oschersleben abgehaltenen Generalversammlung die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn als Aktiengesellschaft zum Bau einer Schienenbahn von Magdeburg über Oschersleben nach Halberstadt.

Den Bau der Strecke von Oschersleben nach Wolfenbüttel zum Anschluss an die den 1. Dezember 1838 eröffnete Bahn nach Braunschweig hatte die Braunschweiger Regierung übernommen und deren Vollendung zu gleichem Zeitpunkte zugesagt. An dem ausgeschriebenen Aktienkapital von 1 700 000 Thalern waren zumeist die Städte Magdeburg, Halberstadt und Braunschweig betheiligt; es hatten gezeichnet:

Se. Durchlaucht der Herzog von Braunschweig	100 000	Thaler
die Stadt Braunschweig	300 000	„
„ Herren Dommerich und Löbbecke in Braunschweig	284 300	„
„ Stadt Halberstadt	250 000	„
„ Herren Gebr. Wrede und Carl Kux sen. in Halberstadt	245 700	„
„ Herren Morgenstern, Schulze und Zuckschwerd in Magdeburg	69 000	„
„ Herren Anhalt und Wagner und Mendelssohn & Co. in Berlin	2 300	„
zusammen . .	1 251 300	Thaler

Die Stadt Magdeburg sollte den Rest dergestalt übernehmen, dass sie sich mit 100 000 Thalern fest betheiligte, weitere 300 900 Thaler jedoch erst bei eintretendem Bedarfe herschiesse. In Wirklichkeit engagirte sich dieselbe mit 300 000 Thalern.

Ein besonders glücklicher Umstand war es, dass der um die Gründung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn hochverdiente Oberbürgermeister von Magdeburg, Geheime Regierungsrath Franke, die Wahl zum Vorsitzenden des Direktoriums annehmen konnte. Seiner umsichtigen und kräftigen Leitung, verbunden mit den beim Bau der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, deren Vorsitzender er bis zum Jahre 1840 war, gesammelten reichen Erfahrungen, war es vornehmlich zu danken, wenn das Unternehmen von vornherein in bester Weise gedieh und die Erfolge desselben den gehegten Erwartungen voll und ganz entsprachen, ja dieselben noch übertrafen.

Ueber die Aussichten, welche das Direktorium seinen Aktionären hinsichtlich der zu erwartenden Rentabilität eröffnete, sagt der Geschäftsbericht vom 30. Mai 1842:

„Es ist zur Genüge bekannt, dass die Regierungen in Oesterreich und Hannover die Eisenbahnangelegenheit recht ernstlich zu der ihrigen machen. Oesterreich wird gewiss in nicht gar langer Zeit die Bahn von Triest an über Wien und Prag bis zur Sächsischen Grenze herstellen. Dass dann von Prag die kurze Strecke bis Dresden nicht ungebaut bleiben kann, liegt zu sehr in der Natur der Sache und im Vortheil der Sächsischen Regierung. Das Hannoversche Gouvernement aber wird nunmehr nach desfallsiger Zustimmung der Stände und nach ganz sicheren Nachrichten auch ungesäumt die Bahnen von der Braunschweigischen Grenze nicht nur über Celle nach Lüneburg und Harburg, sondern auch über Hannover nach Bremen und Preussisch-Minden bauen. Nicht minder unterliegt es keinem Zweifel, dass die Bahn von Minden bis Köln bald wird in Angriff genommen werden müssen, da sie zur politischen Nothwendigkeit wird, weil die Franzosen von Paris nach der Belgischen Grenze bauen wollen.

Auch die Bahn von Leipzig nach München, über welche bereits Staatsverträge bestehen und die schon an mehreren Orten im Bau begriffen ist, kann nicht allzu lange unbeendigt bleiben. Erwägt man nun, dass alles, was die ganzen Hauptbahnen von Osten nach Westen und von Süden nach dem Norden passirt, unsere Bahn von Magdeburg nach Gr.-Oschersleben passiren muss und dass von Halberstadt aus nach allen Richtungen Chausseeverbindungen angelegt sind und werden, welcher Umstand unserer ganzen Bahn einen um so grösseren Verkehr zuführen muss, so sind die Aussichten auf Verkehr und Rentabilität gewiss erfreulich. Um so auffallender ist es, dass sich dennoch hin und wieder unter den Aktionären Misstrauen zeigt und Verkäufe zu sehr nachtheiligen Preisen hier und da stattfinden sollen. Möchten sich doch die Aktionäre nicht von Aktienspekulanten irre machen lassen, deren es so viele gibt, die absichtlich ganz grundlose Nachrichten über den Stand der Aktien zeitweilig verbreiten, um später schnöden Gewinn zu machen und die in solchem Beginnen oft reussiren, so lange die Aktien nicht in den Kurszettel aufgenommen werden. Wer irgend Mittel hat, seine Aktien zu bezahlen, was ja überdies durch ziemlich geräumige Termine erleichtert wird, der behalte sie ja, weil er voraussichtlich nicht daran verlieren, wohl aber ansehnlich gewinnen kann."

Nachdem durch Ministerialreskript vom 27. Februar 1842 die vorgeschlagene Bahnlinie genehmigt, wurde der Bau sofort in Angriff genommen und so gefördert, dass die ganze Strecke am 16. Juli 1843 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden konnte. Gleicher Zeit war auch die Verbindungsstrecke Oschersleben-Wolfenbüttel und somit die Verbindung nach Braunschweig von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung fertiggestellt. Festfahrten hatten am Tage vorher „in glücklicher Eintracht" mit jener stattgefunden.

Dieselben schildert ein Theilnehmer wie folgt:

„Auf dem Bahnhofe zu Oschersleben vereinigten sich am Nachmittage des 15. Juli die 80 Halberstädter Festtheilnehmer mit den dort fast zu gleicher Zeit eintreffenden Braunschweigern und fuhren in gemeinschaftlichem Wagenzuge nach Magdeburg, um dort sich gegen 5 Uhr zu einer von der Stadt Magdeburg veranstalteten Lustfahrt auf den beiden Dampfschiffen „Courier" und „Hamburg" zu versammeln.

Jedem Angekommenen bestimmte das aus einer Urne gezogene Loos dasjenige Dampfschiff, welches ihn aufnehmen sollte. Das Signal der Abfahrt gaben mehrere Kanonenschüsse, und mit wehenden Wimpeln und sonst festlich geschmückt, glitten die mit Musikchören besetzten und mit Festgenossen angefüllten beiden schönen und bequemen Schiffe zum Herrenkrug hinab, wo zahllose Zuschauer längst ihrer harrten. Nach 5/4stündigem Ergehen auf diesem herrlichen und grossartigen Belustigungsorte der Magdeburger riefen zwei Signalschüsse die Festgenossen wieder an Bord, wo sich das Verdeck inzwischen zu einem Schauplatz vieler gastronomischer Genüsse in kalten Speisen und edlen Weinen verwandelt hatte, die in Fülle durch die aufmerksamste Bedienung verabreicht wurden. Insbesondere war der Augenblick überaus schön, wo beide Schiffe sich dicht an einander legten, der Lärm der Maschinen verstummte und nach dem Toaste auf das Wohl von Preussens edlem Könige auch auf das Wohl der Stadt Magdeburg getrunken wurde. Inzwischen hatte der sprudelnde Champagner bei den Festgenossen die heiterste Stimmung hervorgerufen, und die Zeit war so schnell entflohen, dass in der Nähe von Rogätz umgelegt und stromabwärts nach Magdeburg zurückgekehrt wurde.

Die herrliche, mondhelle Nacht, im Hintergrunde die durchschimmernden hohen Gebäude und Thürme Magdeburgs, sowie im Vordergrunde das im Wasser sich abspiegelnde, auf dem Herrenkrug abgebrannte Feuerwerk gaben zusammen ein Mondnachtsbild, dessen Eindruck gewiss niemand der Theilnehmer so bald vergessen wird. Gegen 11 Uhr in Magdeburg wieder angelangt, zerstreuten sich die Theilnehmer, um sich am andern Morgen (den 16. Juli) zur Festfahrt nach Braunschweig und Halberstadt wieder einzufinden. Der mit Blumen, Guirlanden und farbigen Fähnlein geschmückte, höchst elegante Wagenzug verliess Magdeburg um 6¹/₄ Uhr, und auf den ebenfalls festlich geschmückten Stationen Langenweddingen, Blumenberg, Hadmersleben uud Oschersleben begrüsste solchen die jubelnde Menge der Wartenden. Bei Wegersleben ertönten die Böller und in Schöppenstedt fand der Zug die dasige Bürgergarde musterhaft aufgestellt, deren Anführer den drei jetzt mit dem eisernen Bande umschlungenen Städten Magdeburg, Halberstadt und Braunschweig ein Lebehoch brachte. Nun ging es weiter über Wolfenbüttel nach Braunschweig, und an beiden Orten, namentlich an letzterem, waren die Zuschauer unzählbar. Die solenne Ankunft des Zuges zu Braunschweig wurde durch die dort aufgestellten zwei Musikchöre des Herzoglichen Militärs noch erhöht, und auf einem bis zur Promenade eigens dazu angelegten Fusswege bewegte sich der Festzug bis zur Stadt nach dem alten Rathhause, woselbst ein drittes Musikchor die Gäste empfing und wo Se. Durchlaucht der Herzog denselben ein höchst solennes Gabelfrühstück darbieten liess. Aber das schöne Beisammensein hier in der kühlen und festlich geschmückten Halle und das Festmahl selbst mit seinen vielen Toasten wurde bei der ohnehin so verspäteten Ankunft bald unterbrochen, indem die Zeit der Rückkehr nach Halberstadt drängte und wiederum dort das Diner im Hôtel de Prusse die Gäste sehnlichst erwartete. Bis Oschersleben begleiteten zwei Braunschweiger vortreffliche Trompeterchöre den Zug. In nur 30 Minuten war der Zug von Oschersleben bis Halberstadt auf der mit Ehrenpforten geschmückten Bahn gefahren, und hier auf dem wirklich grossartig dekorirten Bahnhofe erwarteten wiederum unzählbare Zuschauer den sich leider fast um 4 Stunden verspäteten Festzug. Die 50 bereitstehenden Wagen fuhren die Gäste in die Stadt zum obenerwähnten Hôtel. Auch hier würzten das Mahl sinnvolle Trinksprüche. Man wäre gern länger zusammengeblieben, allein die Trennungsstunde schlug, und schon nach 2 kurzen, gleichsam nur im Fluge durchlebten Stunden des schönen Genusses verliessen uns unsere lieben Gäste aus Magdeburg und Braunschweig, um über Oschersleben zu den Ihrigen zurückzukehren."

In Magdeburg wurden die am Fürstenwall liegenden Bahnhofsanlagen der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn (in dem nach und nach erweiterten und umgebauten Empfangsgebäude befindet sich heute die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion) ebenso wie deren Bahndamm bis Buckau mitbenutzt; von hier aus führte die Linie über die Stationen Langenweddingen, Blumenberg, Hadmersleben, Oschersleben, Nienhagen in einer Gesammtlänge von 58 km zur Kopfstation Halberstadt. Grössere bauliche Anlagen befanden sich ausser in Magdeburg nur in Langenweddingen, Oschersleben und

Halberstadt. Die Bahnhöfe Dodendorf und Crottorf wurden erst später angelegt. Das jetzt noch in gleicher Eigenschaft verwendete Bahnhofsgebäude in Oschersleben wurde in Gemeinschaft mit der Braunschweigischen Eisenbahnkommission hergestellt und benutzt, während die Geleise und sonstigen Anlagen dieser Station für jede Strecke getrennt angelegt wurden.

Für die Wahl des Oberbaues waren die auf den bereits im Betriebe befindlichen Bahnen gesammelten Erfahrungen, namentlich diejenigen der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn bestimmend. In den Hauptgeleisen wurden zum grössten Theile Vignolschienen, in geringerer Anzahl Stuhlschienen, auf den Nebengeleisen Plattschienen verlegt, welche sämmtlich von John Bagnall & Sons in Staffordshire, das Kleineisenzeug von Harkort in Westfalen bezogen wurden. Von ersteren wog das laufende Meter 28,67 kg, von den Stuhlschienen 31,86 kg, während 1 m Plattschienen nur 7,3 kg wog; die Stühle hatten ein Gewicht von 9 und 17 kg. Die Vignolschienen wurden anfänglich auf eichenen Querschwellen, später ebenso wie die Stuhlschienen auf kiefernen, in 0,94 m Entfernung liegenden, Schwellen gelagert. Die Plattschienen lagen auf eichenen Langschwellen, welche durch eichene Querschwellen in 0,94 m Entfernung unterstützt wurden. Erstere waren in letztere eingelassen und durch Keile festgehalten.

Die Ausweichungen auf den Bahnhöfen waren sogen. Schleppweichen; Signale besassen dieselben anfänglich nicht. Die Wärterbuden waren in einfachster Weise aus Holz hergestellt, bei jeder derselben stand ein Signalmast mit 2 Armen. Mit diesen wurden die Abgänge der Züge usw. von den Stationen oder das Ausbleiben derselben gemeldet, ihre waagerechte Stellung forderte eine Hilfsmaschine an. Ausser den Armen hing an dem oberen Ende der Signalstange ein eiförmiger Korb aus Drahtgeflecht. Diese Stellung zeigte an „die Bahn ist fahrbar". Hing der Korb in der Mitte der Stange, so musste langsam gefahren werden oder wenn der Wärter dem Zug entgegenwinkte, der Zug halten. Zur Nachtzeit wurden Lichtsignale aus den Wärterhäusern gegeben, welche zu diesem Zwecke nach jeder Seite der Bahnrichtung 3 Fenster mit Laden hatten, in welche Lampen gestellt wurden, die durch ihre Anzahl oder ihr verschiedenes Licht die Signale anzeigten. Elektrische Läutewerke waren noch nicht vorhanden und wurden erst im Jahre 1853 sämmtliche Wärterhäuser damit versehen.

Der Betrieb, welcher bis zum Jahre 1849 in den Händen der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn verblieb, wurde mit 6 Lokomotiven, 10 Personenwagen I. und II. Klasse, 7 bedeckten und 15 offenen Personenwagen III. Klasse, 2 Gepäckwagen, 7 achträdrigen bedeckten, 12 vierrädrigen offenen und 2 Güterwagen zum Pferdetransport eröffnet. Ausserdem waren noch 4 Gepäck- und 30 Güterwagen gemeinschaftlich mit der Braunschweigischen Eisenbahn beschafft, welche für den Uebergang von einer zur anderen Bahn, mithin zur ununterbrochenen Güterbeförderung zwischen Magdeburg und Braunschweig dienen sollten. Die Personenwagen waren sämmtlich sechsrädrig und „mit Adam'schem Federsystem, durch welches die Bewegung möglichst sanft werden wird" versehen.

Von den Lokomotiven waren 2 Stück von Sharp, Roberts & Co. in Manchester, 2 Stück von der Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Compagnie in Buckau und 2 Stück von A. Borsig in Berlin erbaut. Die Bauart der Lokomotiven war ziemlich dieselbe und schloss sich derjenigen der Englischen Maschinen an.*)

Es verkehrten täglich 2 Züge von Magdeburg nach Halberstadt und umgekehrt nach folgendem „Fahrplan für die täglichen Dampfwagenfahrten".

Kurs von Magdeburg nach Gross-Oschersleben.

Abfahrt			Ankunft in Gross-Oschersleben
von Magdeburg	von Langenweddingen	von Hadmersleben	
7.15 Uhr Morg.	7.30 Uhr Morg.	8 Uhr Morg.	8.15 Uhr Morg.
3.15 „ Nachm.	3.30 „ Nachm.	4 „ Nachm.	4.15 „ Nachm.

*) Bei einem Kesseldruck von 4,38 kg auf 1 qcm und einer Gesammtheizfläche von 46 qm hatten dieselben Dampfcylinder von 340 mm Durchmesser und 470 mm Hub. Die eine vorhandene Treibachse hatte Räder von 1 200 mm Durchmesser, vorn und hinten war der Kessel durch je eine Laufachse unterstützt.

Der Feuerkistenmantel war cylindrisch gebildet und oben durch eine Halbkugel geschlossen, auf der die Sicherheitsventile angebracht waren. Ein solches „Wunderwerk" kostete durchschnittlich 48 000 M.

Kurs von Gross-Oschersleben nach Magdeburg.

Abfahrt			Ankunft in Magdeburg
von Gross-Oschersleben	von Hadmersleben	von Langenweddingen	
9 Uhr Morg.	9.5 Uhr Morg.	9.30 Uhr Morg.	10 Uhr Morg.
5 „ Nachm.	5.5 „ Nachm.	5.30 „ Nachm.	6 „ Nachm.

Zwischen Halberstadt und Gross-Oschersleben.

Abfahrt von Halberstadt	Ankunft in Gross-Oschersleben	Abfahrt von Gross-Oschersleben	Ankunft in Halberstadt
8 Uhr Morg.	8.30 Uhr Morg.	9 Uhr Morg.	9.45 Uhr Morg.
4 „ Nachm.	4.30 „ Nachm.	5 „ Nachm.	5.45 „ Nachm.

Der Preis für die Fahrt von 58 km betrug:
I. Klasse 45 Sgr. d. h. für 1 km . . . 7,76 ₰
II. „ 30 „ „ „ „ 1 „ . . 5,17 „
III. „ 20 „ „ „ „ 1 „ . . 3,44 „

Rückfahrkarten oder sonstige Vergünstigungen wurden nicht gewährt.

Benutzt wurden die drei vorhandenen Wagenklassen in den ersten Jahren durchschnittlich nach dem Verhältniss I : II : III = 1 : 19 : 45.

Trotz der verhältnissmässig grossen Zuggeschwindigkeit (40 km in der Stunde) und der damit verbundenen Belästigungen durch Wind, Staub und Kokstheilchen aus der Lokomotive wurden die offenen III. Klasse-Wagen mit Vorliebe von den Reisenden benutzt. Wer öfters auf der Eisenbahn fuhr, schaffte sich eine sogen. „Eisenbahnbrille" mit grossen in Leder gefassten Gläsern zum Schutze der Augen an. Dieselben thaten auch in den bedeckten Wagen gute Dienste, da solche nicht alle mit Fenstern versehen waren.

Während sich der Personenverkehr vom Beginn des Unternehmens an bestens entwickelte, brachten die Güterzüge anfänglich wenig Einnahmen.

Eines Theiles waren die für den Güterverkehr erforderlichen Einrichtungen auf den Bahnhöfen noch nicht genügend ausgebildet, anderen Theiles beschränkte sich die Beförderung der Güter wegen Fehlens der nöthigen Verbindungswege nur auf Erzeugnisse des eigenen Landes, auch zog man es wegen der erschwerten Zollrevision und der hohen Durchgangsabgaben, welche zwischen den verschiedenen Zollstaaten bestanden, noch vielfach vor, die Güter durch Landfuhrwerke auf Wegen mit erleichterten Zollverhältnissen befördern zu lassen. Erst nachdem letztere für die Eisenbahnwege weniger drückend geworden, auch die Eisenbahnverbindungen nach dem Rhein und den beiden Hansastädten Bremen und Hamburg hergestellt waren und die vorhandenen Eisenbahngesellschaften zur Wahrung und Hebung ihrer gegenseitigen Interessen entsprechende Verträge mit einander abgeschlossen hatten (der Norddeutsche Eisenbahnverband trat am 1. Juli 1848 ins Leben), gestaltete sich der Güterverkehr günstiger. Schon im Jahre 1848 waren die Einnahmen aus demselben annähernd gleich denen aus der Personen- und Gepäckbeförderung 364 350 M. gegenüber 385 890 M. bei einer Gesammteinnahme von 754 530 M. Die weitere Entwickelung des Verkehrs geht aus der weiter unten stehenden Zusammenstellung hervor.

Die Verwaltung der Bahn war einfach und übersichtlich, wie sie es auch während der ganzen Zeit ihres Bestehens verblieb.

Wie erwähnt, wurde der Betrieb bis zum Jahre 1849 durch das Direktorium der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn mit geleitet. Die hierfür zu zahlende Entschädigung an Gehältern betrug in den ersten 5 Jahren durchschnittlich für das Jahr 8 340 M.

An eigenen Bahnaufsichtsbeamten gibt der Geschäftsbericht vom Jahre 1844 an:

1 Bahningenieur mit . . . . 2 400 M. Gehalt,
(1846 auf 3 000 M. erhöht.)
7 Bahnmeister mit je . . . . 720 „ „
62 Bahnwärter „ „ . . . . 396 „ „
10 Weichensteller mit je . . . . 375 „ „

Das Bahnhofspersonal bestand aus:
4 Bahnhofsaufsehern mit je . . . . . . 720 M. Gehalt,
3 Nachtwächtern mit je . . . . 396 „ „

Das Lokomotiv- und Wagenpersonal bestand aus:
4 Lokomotivführern mit je . . . . . 1 386 M. Gehalt,
4 Lokomotivführer-Lehrlinge mit je . . 750 „ „
4 Oberschaffner mit je . . . . 675 „ „
3 Packmeister „ „ . . . . 527 „ „
16 Unterschaffner „ „ . . . . 355 „ „
8 Portiers mit je . . . . 396 „ „

Güterexpedienten waren vorhanden:

4 in Magdeburg mit je . . . . 668 *M.* Gehalt,
5 „ Halberstadt „ „ . . . . 500 „ „

Gepäckexpedienten je einer in Magdeburg, Oschersleben und Halberstadt mit je 750 *M.* Die 5 vorhandenen Billeteinnehmer erhielten je 780 *M.* Gehalt.

Das Zugpersonal erhielt ausserdem Meilengelder. Nächst dem Bahningenieur erhielten die Lokomotivführer die höchsten Gehälter

Grössere Reparaturen an den Betriebsmitteln wurden in den Buckauer Werkstätten der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, kleinere in den eigenen Werkstätten zu Buckau und Halberstadt ausgeführt. Vom 1. Januar 1849, von welchem Zeitpunkte der Betrieb auf die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft überging, liess die Verwaltung sämmtliche Reparaturen auf eigene Rechnung ausführen. Hierbei wurde sehr bald die Unzulänglichkeit der vorhandenen Werkstätten erkannt und man beschloss den Bau einer grösseren Werkstatt im Mittelpunkte der Bahn, in Oschersleben. Derselbe kam jedoch nicht zur Ausführung, es wurde vielmehr die vorhandene Werkstatt in Halberstadt vergrössert und dieselbe ebenso wie der gesammte Lokomotiv- und Wagendienst mit dem Jahre 1849 einem besonderen Maschinenmeister, dem ein Werkführer beigegeben war, übertragen. Dampfbetrieb erhielt diese Werkstatt erst im Jahre 1851 durch Aufstellung einer, von der Firma P. Hoppe in Berlin erbauten, stehenden Dampfmaschine (noch heute in der Königlichen Eisenbahn-Hauptwerkstatt Berlin Lehrter Bahnhof in Benutzung), welche gleicher Zeit das Speisewasser für die Lokomotiven pumpte. Die Werkzeugmaschinen bestanden aus einer grossen Räderdrehbank, zwei Leitspindeldrehbänken, einer Bohrmaschine und einer aus England bezogenen Hobelmaschine.

Die vom Direktorium vorausgesagte Entwickelung des Verkehrs, besonders der Güterbeförderung, bewahrheitete sich in vollem Umfange. Zur Erleichterung desselben wurde im Jahre 1849 die Legung des zweiten Geleises von Oschersleben nach Magdeburg beschlossen. Die Anlage desselben wurde auch von der Staatsbehörde dringend gewünscht, „da die Verwirklichung des Projekts von grösseren Steinkohlentransporten aus den Westfälischen Gruben nach den östlichen Provinzen nahe bevorstand und man sich von derselben eine bedeutende Verkehrssteigerung versprach.“

Im Dezember 1851 konnte das aus eisernen Stuhlschienen hergestellte Geleis in Benutzung genommen werden. Ausschliesslich des Grunderwerbs hatte dasselbe 1 014 513 *M.*, für das Kilometer 26 700 *M.* gekostet.

Mit dem Anwachsen des Verkehrs ging die Vermehrung der Betriebsmittel Hand in Hand. Die Güterwagen wurden lange Zeit hindurch in den eigenen Werkstätten (im Jahre 1852 allein 62 Stück), ebenso wie vereinzelt auch Personenwagen III. Klasse, hergestellt. Die anfänglich offenen Wagen dieser Gattung sind bis 1851 sämmtlich in bedeckte umgebaut. In dieses Jahr fällt auch die Anlage des ersten elektromagnetischen Telegraphen von Siemens & Halske, „welcher Depeschen von Station zu Station fördern kann, Signale für die Wärterbuden können damit noch nicht gegeben werden.“ 1853 erhalten sämmtliche Wärterbuden elektrische Läutewerke und im folgenden Jahre ein Theil derselben elektromagnetische Sprechapparate. Durch Anlage von Dampfpumpen in Oschersleben und Hadmersleben, sowie durch Ankauf des Kirchweger'schen Patentes zum Kondensiren des Dampfes (dasselbe kostete 716 Thl. 20 Sgr.) macht sich um diese Zeit schon der günstige Einfluss des Maschinentechnikers auf die Herabminderung der Betriebsausgaben bemerkbar. Nach und nach wird die kostspielige Befeuerung der Lokomotiven mit Koks durch Kohlenfeuerung ersetzt; dieselbe ist 1859 bei sämmtlichen Maschinen eingeführt.

Das Direktorium war dauernd bestrebt, dem Unternehmen durch den Bau als einträglich zu erachtender Strecken neue Einnahmequellen zu eröffnen.

Schon im Jahre 1856 ertheilt der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten die nachgesuchte Erlaubniss zur Aufstellung von Vorarbeiten für eine Eisenbahnlinie von Dodendorf (Magdeburg) über Aschersleben, Eilsleben, Artern nach Erfurt, sowie für die Anlage einer Bahn von Halberstadt über Wegeleben nach Quedlinburg.

Während das erstere Projekt nicht zur Ausführung gelangte und erst nach 20 Jahren ein Theil desselben durch den Bau der Strecken Sandersleben-Hettstädt und Sangerhausen-Erfurt zur Ausführung gebracht wurde, beschloss man im Jahre 1860 die Linie von Halberstadt nach Quedlinburg bis an den Fuss des Harzes nach Thale weiter zu führen, auch daselbst zur Hebung des Personenverkehrs ein grossartiges Hotel mit Parkanlagen (das jetzige sogen. Zehnpfund'sche Hotel) anzulegen und die herrliche Umgebung desselben durch Anlage von Wegen in das Bodethal dem reisenden Publikum zu erschliessen. Am 2. Juli 1862 wurde die ganze, rund 30 km lange Strecke dem Verkehre unter grossen Feierlichkeiten übergeben. Die für dieselbe veranschlagte Bausumme von 3 600 000 *M.* (120 000 *M.* für das Kilometer) war nicht überschritten.

In richtiger Erkenntniss, dass für diese Linie der Personenverkehr die Haupteinnahmequelle sein und bleiben würde, wenn auch durch den in Aussicht genommenen Bau der Verbindungslinie Wegeleben-Aschersleben-Bernburg, welcher ebenso wie der Bahnbau von Aschersleben nach Halle, Güsten-Stassfurt und von Halberstadt nach Vienenburg gleicher Zeit mit dem Ankaufe der Cöthen-Bernburger Bahn durch Kabinetsordre vom 13. April 1864 genehmigt wurde, eine Steigerung des Güterverkehrs zu erwarten war, wurden auch in den späteren Jahren der Verschönerung der Umgebung von Thale namhafte Summen gespendet. Die in herrlichster Umgebung angelegten Wege nach dem Hexentanzplatz, der Rosstrappe, Treseburg und im Bodethal verdanken dem Direktorium ihre Entstehung. Die Unterhaltung und Verbesserung derselben lässt heute noch die Königliche Eisenbahnverwaltung auf ihre Kosten ausführen.

Vom Jahre 1864 an vergrössert sich das Unternehmen, mit Ausnahme des durch die kriegerischen Ereignisse von 1866 beeinflussten Jahres 1867, stetig, theils durch Neubau, theils durch Ankauf vorhandener Bahnen, so dass die Länge der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn bei der durch Gesetz vom 20. Dezember 1879 erfolgten Verstaatlichung von 58 km auf 1 025 km angewachsen war. Ausserdem hatte das Direktorium vom 1. August 1873 ab den Betrieb und die Verwaltung der 268 km langen Hannover-Altenbekener Eisenbahn übernommen.

Die Gesammtleistung des Staates für das Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmen betrug 344 172 300 *M.* oder für 1 km Bahnlänge 335 585 *M.* Die Hannover-Altenbekener Bahn wurde für 48 634 500 *M.*, d. s. 181 438 *M.* für 1 km Bahnlänge, angekauft.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1798 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend das Protokoll der zu Strassburg i/Els. am 7./8. Juni d. J. abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 1908 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nichtvereinsbahnen, betreffend Nachweisung der Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte, Berichtsjahr 1892 (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 130 Z vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr April-Juni d. J. in der Vereins-Zeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 7. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche derartige Kosten zu begleichen haben).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Zu den vom Bundesrathe erlassenen „Bestimmungen der zur unmittelbaren Durchfuhr durch das Deutsche Zollgebiet mit den Eisenbahnen bestimmten Passagiereffekten“ hat der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband Vollzugsvorschriften erlassen, welche als Kundmachung 28 am 1. d. Mts. zur Ausgabe gelangt sind.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Entsendung von technischen Bahnbeamten nach Chicago.

Die beiderseitigen Handelsminister haben verschiedenen Zweigen der Eisenbahntechnik angehörige Bahnbeamte zur Weltausstellung nach Chicago mit dem Auftrage entsendet, nicht nur das in Chicago selbst zur Ausstellung gelangende Eisenbahnwesen mit Inbegriff der Telegraphie, Telephonie und Elektrik, sondern dasselbe auch in den übrigen Theilen Nordamerikas genau zu studiren und darüber einen umfassenden Bericht zu erstatten. Die Sachverständigen sind mit einer genauen Instruktion versehen worden.

Der Gefährlichkeitsrayon bezüglich des Verweilens auf den Laufbrettern sowie des Beiseiteneigens oder des Aufstehens auf Bremssitzen.

Rücksichtlich dieses Gefährlichkeitsrayons wegen zu nahe stehender Objekte sind zwar in den „Grundzügen für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betrieb und für Lokalbahnen“ die erforderlichen Vorschriften auch für das Zugpersonal enthalten, für die Bestimmung des Ge-

fährlichkeitsrayons selbst bestehen aber keine allgemeinen Normen, indem derselbe von den Bahnverwaltungen nach verschiedenen Grundsätzen begrenzt wird. Wegen der aus Sicherheitsrücksichten nothwendigen Aufstellung einheitlicher Normen wurde die gemeinsame Direktorenkonferenz regierungsseitig mit dem Beifügen angegangen, dass für die Begrenzung des Gefährlichkeitsrayons bei den K. K. Staatsbahnen eine Entfernung von 2,2 m von der Geleismitte bei einer Höhe von 0,76 bis 3,375 m über der Schienenoberkante als Norm angenommen wird.

Begleitdokumente für Pulversendungen.

Infolge von Erschwernissen des Pulvertransports seitens einiger Bahnaufgabestationen hat das K. K. Handelsministerium die Bahnverwaltungen auf die diesbezüglichen Verordnungen, insbesondere die vom 1. November 1888 und 11. Februar 1860, R.-G.-Bl. Nr. 163 und Nr. 39 aufmerksam gemacht. Die von den Bahnorganen solchen Versendern „abgeforderten Haftungserklärungen sind nur auf den Transport fertiger Patronen anwendbar, während bei Pulververfrachtungen aus den Pulverwerken in die ärarischen Magazine, dann aus letzteren an die lizenziirten Pulververschleisser, endlich bei Transporten des Sprengpulvers an die Bergwerksbesitzer und Bauunternehmer, die von der Ortsbehörde vidimirten Lieferscheine oder Certifikate der Pulvererzeuger sowie die vom K. und K. Artillerie-Zeugdepots bestätigten Verschleissbüchel und Zahlungsdokumente zur Legitimation genügen.“

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt:

a) dem Grafen Johann Lazansky für eine von der Station Mlatz der Staatsbahnlinie Pilsen-Priesen abzweigende Lokalbahn nach Petschau zum Anschluss an die projektirte Lokalbahn Marienbad-Karlsbad;

b) dem Ingenieur Jacob Stern in Wien für eine normalspurige Lokalbahn von der Haltestelle Ottrokowitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Zlin, beide auf die Dauer von 6 Monaten.

Regierungsseitige Verhandlungen mit der Böhmischen Westbahn.

Die zwischen dieser Bahn und der Generaldirektion der Staatsbahnen bezüglich der Beitragsleistung zu dem Umbau der Pilsener Bahnhöfe gepflogenen Verhandlungen haben zu einer Vereinbarung geführt. Die Gesammtkosten des Umbaues belaufen sich auf etwa 1 000 000 fl. und die Verwaltung der Böhmischen Westbahn hat sich bereit erklärt, eine Beitragsquote zu übernehmen, welche sich zwischen 330 000 und 350 000 fl. bewegt. Das Gerücht, dass in der letzten Zeit auch bereits Verhandlungen über die Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn geführt worden seien, wird als unbegründet bezeichnet.

Die Verhandlungen wegen Konzessionirung der Lokalbahnlinie Ober-Stupno-Radnitz ist weit vorgeschritten und dürfte die Konzessionsverleihung an die Böhmische Westbahn in nicht ferner Zeit erfolgen.

Konzessionsverhandlungen bezüglich der Ostgalizischen Bahnen.

Im Handelsministerium ist in Ausführung des Gesetzes über die Ostgalizischen Lokalbahnen eine Protokollarvereinbarung mit den Konzessionären zustande gekommen, durch welche die Entwürfe der Konzessionsurkunde und der sonstigen Konzessionsbestimmungen festgesetzt wurden. Die Konzessionsertheilung selbst erscheint aber abhängig von dem bisher noch nicht erbrachten Nachweis der gesetzlichen Bedingung, wonach ausser dem Landesbeitrag von 500 000 fl. ein eben solcher Betrag seitens der Interessenten gezeichnet und eingezahlt werden muss. Diese Interessentenbeiträge sind zum Theil sichergestellt und nur ein relativ geringer Betrag ist noch offen.

Schmalspurbahnen in Oesterreich.

Die gegenwärtig in Oesterreich im Betrieb stehenden schmalspurigen Eisenbahnen haben eine Gesammtlänge von 195,976 km, wovon auf Lokalbahnen 166,974 km, auf Zahnradbahnen 11,678 km, auf die Dampftramway Innsbruck-Hall in Tirol 12,143 km, auf die elektrische Eisenbahn Mödling-Hinterbrühl 4,476 km und auf die Drahtseilbahnen 0,705 km entfallen; davon sind 27,498 km mit einer Spurweite von 1,106 m, 139,476 km mit einer solchen von 0,760 km und 29,002 km mit einer Spurweite von 1 m ausgeführt.

Im Bau befinden sich gegenwärtig zwei schmalspurige Eisenbahnen (Steiermärkische Landesbahnen), und zwar die am 15. September 1892 konzessionirte, 22,6 km lange Lokalbahn von Kapfenberg nach Seebach-Au und die am 7. April d. J. konzessionirte 75 km lange Lokalbahn von der Station Unzmarkt der Kronprinz Rudolfbahn über Murau und Tamsweg nach Mauterndorf (Murthalbahn). Die Spurweite der im Bau befindlichen schmalspurigen Eisenbahnen beträgt 0,760 m.

Die 3 % Prioritäten der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn.

Diese Gesellschaft gibt bekannt, dass infolge des mit dem Kurator der 3 % Prioritäten, Dr. Weitlof, abgeschlossenen und durch die kuratelsbehördliche Genehmigung rechtskräftig gewordenen Vergleichs die den Einreichern der am 1. September 1892 fällig gewesenen Kupons dieser Prioritäten hinausgegebenen Restkupons mit je 75 Cts. und die bisher noch nicht eingereichten Kupons vom 1. September 1892 mit dem vollen Betrag von je 7,50 Frcs. zur Einlösung gelangen.

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Monat Mai d. J.

Es haben in jenem Monat vereinnahmt (die Differenz gegen das Vorjahr ist durch ± ausgedrückt):

a)	die Ungarischen Staatseisenbahnen . . . . . für 1 km 792 fl. (+ 40 198 fl., für 1 km + 7 fl.),	5 916 400 fl.
b)	die übrigen Haupt- bezw. Privatbahnen . . . für 1 km 867 fl. (+ 65 382 fl., für 1 km + 47 fl.),	1 213 247 „
c)	alle Lokalbahnen zusammen . . . . für 1 km 200 fl. (+ 115 339 fl., für 1 km + 25 fl.).	685 142 „
	sämmtliche vorstehend bezeichneten Bahnen . für 1 km 638 fl. (+ 220 919 fl., für 1 km + 10 fl.).	7 814 789 fl.

In den ersten 5 Monaten d. J. haben diese Bahnen vereinnahmt:

a)	28 192 252 fl.	(+ 587 473 fl.),	für 1 km	3 766 fl.	(+ 77 fl.)
b)	5 183 483 „	(+ 80 131 „),	„ 1 „	3 702 „	(+ 57 „)
c)	2 908 302 „	(+ 403 787 „),	„ 1 „	850 „	(+ 82 „)
zus.	36 284 037 fl.	(+ 1 071 391 fl.).			

Die kilometrischen Einnahmen sämmtlicher Ungarischen Eisenbahnen betrugen in den ersten 5 Monaten d. J. 2 962 fl., d. i. um 48 fl. mehr als im Vorjahre.

Betriebsübernahme der Popradthalbahn durch die K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Vom 1. d. Mts. angefangen wurde der Betrieb der Popradthalbahn (Poprad - Kesmark und Kesmark - Szepes - Bela) durch die K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn übernommen.

Demnach gehören alle auf den Betrieb der genannten Lokalbahnen Bezug habenden Korrespondenzen vom genannten Tage ab in das Ressort der Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Die Fahrordnung und die Tarife bleiben vorläufig unverändert in Kraft.

Die 1. Jahreskonferenz des Verbandes der Oesterreichischen Lokalbahnen am 3. d. Mts.

Bei dieser Konferenz waren 16 Lokalbahngesellschaften vertreten. Die Versammlung nahm den Jahresbericht zur Kenntniss und genehmigte den vorgelegten Rechnungsabschluss für das Jahr 1892. Den Hauptpunkt der Tagesordnung bildete zunächst der Erlass des Handelsministeriums (siehe die Notiz S. 523), mit welchem der Verband eingeladen wurde, seine Vorschläge, betreffs Abänderung des bestehenden Lokalbahngesetzes, bis 1. August d. J. zu erstatten, und hierauf die eingehende Berathung über diese der Regierung vorzulegenden Anträge. Nach einer längeren Debatte, an der sich fast alle anwesenden Delegirten betheiligten, wurde beschlossen, von sämmtlichen Mitgliedern des Verbandes die Abgabe schriftlicher Aeusserungen über ihre etwaigen Wünsche und Erfahrungen auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens einzuholen und aus diesem Material vom Ausschusse ein entsprechendes Elaborat vorbereiten zu lassen, welches einer für den 28. d. Mts. einzuberufenden neuerlichen Konferenz zur Schlussberathung vorzulegen ist. In den Ausschuss für das Jahr 1893 wurden die bisherigen 6 Mitglieder desselben, und zwar: die Bukowinaer Lokalbahnen (Ziffer), Dampftramwaygesellschaft vormals Krauss & Co. (Hallama), Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (Dr. Bing), Kahlenberg - Eisenbahngesellschaft (v. Stach), Kremsthalbahn - Gesellschaft (Dr. v. Glanz) und das Steiermärkische Landes - Eisenbahnamt (Kaiserlicher Rath Wurmb) und als siebentes Mitglied die Neue Wiener Tramwaygesellschaft berufen, während das bisherige Revisionskomitee, bestehend aus der Bozen-Meraner Bahn (v. Stockert), Lokalbahn Fehring - Fürstenfeld (Dr. Link) und Lokalbahn Reichenberg-Gablonz (W. v. Lindheim) per acclamationem wiedergewählt wurde. Der Ausschuss hat sich nach Schluss der Konferenz konstituirt und wählte zum Vorsitzenden Herrn Hallama, zu Stellvertretern die Herren Ziffer und Wurmb.

Gepäcktaxe für Musterkoffer auf den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Laut einer Verständigung dieser Generaldirektion findet nach den Bestimmungen des Lokaltarifs für die Beförderung

von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden vom 1. Januar d. J. die ermässigte Gepäcktaxe lediglich bei Aufgabe von vorschriftsmässig ausgestatteten Musterkoffern, d. h. von solchen Gepäckstücken, deren äussere Form sprachgebräuchlich mit dem Namen „Koffer“ bezeichnet wird, Anwendung. Für Muster in anderer Emballage, zum Beispiel Körben, Taschen, Kisten usw. oder für unverpackte Muster wird die ermässigte Gepäcktaxe nicht gewährt.

Kündigung der direkten Tarife im Orientverkehr.

Laut Mittheilung der „Zeitschr. f. E. u. D.“ haben die Bulgarischen Staatsbahnen den an der Wiener Eisenbahnkonvention vom 9. Mai 1873 betheiligten Verwaltungen die meisten und wichtigsten Spezialtarife (für Zucker, Güter aller Art und Möbel) im à quatre-Verkehr für 1. Januar 1894 gekündigt. In der letzten Wiener Tarifkonferenz wurde bereits vom Bulgarischen Vertreter darauf hingewiesen, dass der Betrieb der Bulgarischen Staatsbahnen bei den ungünstigen Terrainverhältnissen und niederen Tarifsätzen im direkten Verkehr eine passive Bilanz ergebe. (Es handelt sich hierbei zwar nur um die 192 km lange Strecke Zaribrod-Bellova, aber diese Kündigung dürfte doch manche Verschiebungen in den Orientalischen Verkehrsbeziehungen zur Folge haben.) Der Ausnahmetarif für Zucker wird speziell für die Relation Sofia aufgehoben, bleibt aber für die übrigen Verbandsstationen Bulgariens noch aufrecht. Der Waarenzug Mittel- und Westeuropas nach Bulgarien dürfte damit von Ungarn und Serbien grossentheils auf den Seeweg, Triest-Dedeagatsch (Burgas), abgelenkt und unser Textilexport in Bulgarien nun noch mehr als bisher von der Englischen und Französischen Konkurrenz bedrängt werden. Es verlautet schon jetzt, dass der Spezialtarif für Englische Manufakte auf der Strecke Varna-Rustschuk so niedrig geplant ist, dass diese Artikel künftighin auf dem billigen Seeweg bis Varna verfrachtet werden dürften.

Strafgerichtliche Beurtheilung der Rollbahnen (Rechtsfall).

Zum Zuführen der im hochgelegenen Walde gewonnenen Forstprodukte bediente sich eine Unternehmung einer sogenannten Rollbahn, welche ohne Anwendung von Lokomotiven derart betrieben wird, dass der leere Wagen bergauf durch Pferdekraft befördert, thalwärts aber nach Aufnahme der Ladung abgestossen und seiner Schwerkraft überlassen wird. Hierfür ist u. a. vorgeschrieben, dass jedem Wagen eine mit der Trasse wohlvertraute Person beigegeben wird, welche insbesondere durch Anziehen der Bremse die Fahrgeschwindigkeit auf das behördlich bestimmte Maass zu beschränken hat. Durch Nichteinhaltung dieser Vorsicht wurde eine Person getödtet. Der schuldtragende Bedienstete wurde deshalb von der ersten Instanz nach dem Strafgesetz verurtheilt. In der dagegen erhobenen Nichtigkeitsbeschwerde wurde geltend gemacht, dass dasselbe nur auf die mit Lokomotiven betriebenen Eisenbahnen Anwendung habe, welche Beschwerde jedoch vom K. K. Obersten Gerichts- als Kassationshof mit Entscheidung vom 25. Februar 1893 aus folgenden Gründen zurückgewiesen wurde: Auch die nicht mit Dampfkraft betriebenen Rollbahnen sind im gesetzlichen Sinne Eisenbahnen; dies ergibt sich nicht nur aus der Beschaffenheit ihrer Anlage, sondern auch daraus, dass gemäss der Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, mittelst welcher Erleichterungen hinsichtlich der Verfassung und Behandlung von Projekten für Lokal- und Schleppbahnen eingeführt werden, zu der letztgedachten Kategorie auch Schienenwege gehören, welche zur Bringung von Forstprodukten dienen sollen, während Schleppbahnen selbst gemäss der Verordnung vom 28. Januar 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, unter den Begriff der Eisenbahnen fallen. („Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff.“ Nr. 67/1893.)

Bukowinaer Lokalbahnen.

Aus dem Verwaltungsberichte für das Jahr 1892, welcher der von dem Verwaltungsraths-Präsidenten, Civilingenieur C. A. Ziffer, geleiteten VIII. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Bukowinaer Lokalbahnen vorgelegt wurde, geht hervor, dass die Lokalbahnlinien in der Länge von zusammen 179 km in 1892 eine Gesammteinnahme von 632 277 fl. erzielten.

Die gesammten Ausgaben betrugen 338 140 fl., so dass sich ein Ueberschuss von 294 136 fl. ergibt. Die Ausgaben betrugen daher 53,48 % der Einnahmen.

Die Schleppbahnlinien in der gesammten Länge von 30 km erzielten im Jahre 1892 eine Totaleinnahme von 74 951 fl., die Gesammtausgaben betrugen 35 945 fl., so dass ein Ueberschuss von 39 006 fl. resultirt, was einer Ausgabe von 47,95 % der Einnahmen entspricht.

Befördert wurden auf sämmtlichen Linien 202 910 Reisende, welche einen Weg von zusammen 4 556 148 km zurücklegten, ferner 345 983 t Güter mit 11 713 109 beförderten Tonnenkilometern.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen zusammen 89 015 fl., aus dem Güterverkehre 607 425 fl., insgesammt 696 440 fl.

Die Einnahme aus dem Personenverkehre betrug somit 12,78 % der gesammten Transporteinnahmen.

Der Bericht hebt ferner hervor, dass die Ergebnisse des abgelaufenen Geschäftsjahres in den erzielten Einnahmen den gehegten Erwartungen nicht entsprochen haben, und dass der Einnahmeausfall bei den Lokalbahnlinien von 113 447 fl. durch die Ungunst der Zeitverhältnisse und durch die infolge der handelspolitischen Maassnahmen eingetretene Stagnation im Handel und Verkehre, dann durch die schlechte Ernte Südrusslands, das Einfuhrverbot für Schafe Russischer Provenienz und die missliche Obsternte in Bessarabien, endlich durch die seitens aller Staaten gegen die Choleraepidemie ergriffenen Schutzmaassregeln hervorgerufen wurde. Zum Schlusse bespricht der Bericht noch die infolge der wiederholt anhaltenden Regengüsse und der hierdurch in den unregulirten Flussgebieten und Wildbächen hervorgerufenen sehr bedeutenden Hochwässer verursachten Beschädigungen an dem Bahnkörper und seinen Objekten und Schutzbauten, deren Umfang bisher noch nicht konstatirt, daher die Wiederherstellungskosten dermalen auch nicht ermittelt werden konnten.

Das aus den Lokalbahnlinien erzielte Reinerträgniss beziffert sich auf 277 711 fl. und hat die Generalversammlung beschlossen, den Kupon der Prioritätsaktien mit 10 fl. oder 5 % und den Kupon der Stammaktien mit 1,25 % oder 2,50 fl. einzulösen und am 1. Juli 1893 zur Auszahlung zu bringen, den Restbetrag von 26 236 fl. zur theilweisen Bedeckung der für die Wiederherstellung infolge Hochwassers usw. beschädigten Bahnanlagen zu verwenden.

Generalversammlungen.

1. Lokalbahn Budapest-Lajosmizse am 22. Juni d. J. Dem Jahresberichte für 1892 zufolge waren die Ergebnisse ungünstiger als im Vorjahre, weil die Ernte viel schwächer war als im Jahre 1891. Es wurde beschlossen, dass von dem Reingewinn von 30 622 fl. zur Einlösung des Kupons der Prioritätsaktien mit 3 fl. die Summe von 30 456 fl. verwendet und der Rest von 166 fl. auf die Rechnung des laufenden Jahres vorgeschrieben werde.

2. Mátraer Lokalbahnen am 23. Juni d. J. Zufolge des Geschäftsberichtes für 1892 hat der reine Betriebsüberschuss 73 928 fl. betragen. Die Versammlung beschloss nach Abzug des Betrages für die Einlösung der ausgeloosten Prioritätsobligationen und des Betrages für die Deckung anderer Auslagen den Rest von 65 340 fl. als Dividende (2,75 fl). auf die Prioritätsaktie zu vertheilen.

3. Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha am 1. d. Mts. Nach dem für 1892 vorgelegten Geschäftsberichte hat sich eine Abnahme des Verkehrs ergeben und zeigt demgemäss die Gesammteinnahme der Lokalbahn von 52 049 fl. auch einen, wenngleich nur geringen Ausfall gegenüber dem Vorjahre. Von dem Betriebsüberschuss von 27 283 fl. werden 23 964 fl. zur Vertheilung einer 3 % Dividende auf 3 994 Prioritätsaktien mit 6 fl. per Stück verwendet und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

4. Eisenbahn Wittmannsdorf-(Leobersdorf-)Ebenfurth am 1. d. Mts. Nach dem für 1892 vorgelegten Geschäftsbericht haben sich die Einnahmen günstiger gestaltet und betrugen 99 852 fl. gegen 92 077 fl. im Jahre 1891, was einer Steigerung von 8,44 % entspricht. Der reine Ueberschuss beträgt 33 324 fl. Es wurde beschlossen, hiervon 2 500 fl. dem Amortisationsfonds zuzuweisen, 1 144 fl. zur Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds zu verwenden, 28 600 fl., d. i. 5 fl. per Aktie auf 5 720 Aktien à 200 fl. als Dividende zu vertheilen und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen. Der Aktienkupon gelangt vom 1. d. Mts. ab zur Einlösung.

5. Lokalbahn Laibach-Stein am 1. d. Mts. Der Geschäftsbericht für 1892 macht zunächst Mittheilung über die erfolgte Austragung der mit der General-Bauunternehmung (Baron Lazarini und A. Praschniker) wegen Bauausführungen bestandenen Differenzen. Die Gesammteinnahme der Lokalbahn stellte sich auf 71 945 fl. (gegen 53 415 fl. im Jahre 1891). Die vertragsmässige Betriebskostenvergütung an die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen betrug 32 926 fl. und bleibt nach Abzug von Investitions- und Verwaltungsauslagen ein reiner Ueberschuss von 32 868 fl. zur Verfügung. Es wurde beschlossen, hiervon den Kupon der noch nicht eingelösten Prioritätsaktien Lit. A und B mit 5 fl. = 5 % einzulösen und die nach Abzug der Beträge für Amortisation und Reservefondskotirung erübrigende Summe von 3 504 fl. für Bahnerweiterungsherstellungen zu verwenden.

Schmalspurige Strasseneisenbahn von Szabadka (Maria Theresiopel) nach Palics.

Die Konzessionäre dieser elektrisch zu betreibenden Schmalspurbahn haben ihre konstituirende Generalversamm-

lung abgehalten. Diese Bahn verbindet die genannte Stadt mit dem Badeorte Puszta-Palics; das Aktienkapital wurde mit 900 000 Kronen bemessen.

Das Juli-Avancement bei den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Das am 1. d. Mts. ausgegebene Verordnungsblatt der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen publizirt dieses Avancement. Es ist dies das erste grosse Avancement, bei welchem der erweiterte Wirkungskreis der Betriebsdirektionen zur Geltung gelangt ist. Besonders zahlreich sind die Beförderungen und Vorrückungen in den niedrigeren Beamtenkategorien, ferner in der Kategorie der Unterbeamten und Dienerschaft. Im ganzen sind 3 920 Bedienstete vorgerückt, bezw. in eine höhere Dienstklasse befördert worden, und zwar im Bereiche der Generaldirektion einschl. der im Wege des Handelsministeriums beförderten Beamten 371 Beamte, 12 Unterbeamte und 2 Diener; im Bereiche der Eisenbahn-Betriebsdirektionen 820 Beamte, 573 Unterbeamte, 1 634 Diener und 508 Weichen- und Streckenwärter.

Mittheilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens.

Das zweite zur Ausgabe gelangte Heft dieser Mittheilungen enthält ausser „Vereinsangelegenheiten" die s. Zt. in den Tagesblättern besprochene Diskussion „über die Nothwendigkeit der Errichtung einer Eisenbahn-Rentenbank" und den Vortrag über „Kleinbahnen im allgemeinen" noch die Besprechung der neuesten Werke „im Bereiche der Schmalspur", dann die „Reorganisation des Lokalbahnwesens: Böhmen, Galizien und Bukowina" und „Neuerungen auf dem Gebiete des Lokal- und Strassenbahnwesens: Der Connelly Tramway-Gasmotor", endlich den Erlass des K. K. Handelsministeriums, in welchem dem Verein mitgetheilt wird, dass es im Hinblick auf die nothwendige neue gesetzliche Regelung des Bahnwesens niederer Ordnung vor Ausarbeitung der einschlägigen Gesetzesvorlage geboten erscheint, Umfrage bei den mit dieser Angelegenheit vertrauten Faktoren bezüglich der sicherzustellenden Erleichterungen und Zugeständnisse für den Bau und Betrieb zu halten. Deshalb wendet sich der Handelsminister auch an obengenannten Verein um Abgabe eines Votums mit folgenden Worten: „Im Hinblick auf die erschöpfende Sachkenntniss, über welche der geehrte Verein auf dem in Rede stehenden Verkehrsgebiete verfügt, beehre ich mich an wohldenselben die Einladung zu richten, die angedeuteten Fragen in Erwägung zu ziehen und das geschätzte Gutachten, bezw. die vom dortseitigen Standpunkte sich ergebenden möglichst bestimmt zu formulirenden Anträge im Gegenstande thunlichst bald, längstens aber bis 1. August d. J. anher mitzutheilen."

Infolge dieses in der Verbandskonferenz besprochenen Erlasses (s. die Notiz S. 521) enthält das Heft noch die „Aufforderung an die Vereinsmitglieder zur Erstattung von Vorschlägen, betreffend Abänderung des bestehenden Lokalbahngesetzes."

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Annahme der Militärvorlage in Deutschland ist gesichert, die Unruhen in Paris haben aufgehört, die Cholerameldungen beunruhigen zwar etwas, aber wichtiger als alle diese Nachrichten sind für uns die Ernteberichte aus Ungarn: der Quantität nach eine Mittelernte, der Qualität nach eine ausgezeichnete. Daran knüpfen sich für die Eisenbahnen die berechtigsten Hoffnungen; gegenwärtig sind ihre Futter- und Streutransporte nach dem Auslande sehr bedeutend, doch spricht man von einer Berathung in den betheiligten Ministerien über die Einschränkung dieser Ausfuhr, da viele Landstriche der Monarchie auch an Futtermangel leiden. Höher notirten Nordwestbahn (217), Elbethalbahn (238,25), Staatsbahn (309), diese infolge ihrer Rehabilitirung an den Deutschen Börsen, und Südnorddeutsche Verbindungsbahn (198,50), welche letztere vom Jahre 1894 ab eine Rente von 8,60 fl. abwerfen wird. Schwächer waren dagegen Nordbahn (2875) und Südbahn (103,25). Von den Fälligkeiten am 1. d. Mts. für Kuponeinlösung und Kapitalsrückzahlung von zusammen 131,2 Millionen Gulden erwartet man eine weitere Belebung der Kurse.

Aus der Schweiz.

Centralbahn.

Dem Jahresbericht für 1892 entnehmen wir folgende Angaben: Die Transporteinnahmen haben im Jahre 1892 den Betrag von 13 556 942,86 Frcs. erreicht und übertreffen die entsprechende Ziffer des Vorjahres um 290 000 Frcs. oder 2,18 %. Die Mehreinnahme vertheilt sich mit 160 000 Frcs. auf den Personen- und Gepäckverkehr und mit 146 000 Frcs. auf den Güterverkehr, während der Viehverkehr 16 000 Frcs. weniger eingebracht hat. Es wurden 5 336 663 Reisende befördert gegen 4 913 660 im Vorjahre. Eine sehr grosse Vermehrung zeigen namentlich die Abonnementsreisenden, was von den neu eingeführten Arbeiterabonnements herrührt.

Der Gesammtverkehr hat gegen 1891 um rund 6 % zugenommen, d. h. die von sämmtlichen Reisenden zurückgelegte Distanz entspricht im Jahre 1892 einer Anzahl von 353 722 Reisenden, welche das ganze Netz befahren hätten, während die entsprechende Ziffer von 1891 nur 334 952 betrug. Die Benutzung der oberen Klassen hat relativ und absolut abgenommen. Der Güterverkehr zeigt eine Vermehrung des Transportquantums um rund 15 000 t oder 1 % des letztjährigen Quantums und eine Mehreinnahme von 1,73 %. Die Durchschnittsdistanz ist um 1 % zurückgegangen und es hat sich die Durchschnittseinnahme um etwa 2 %, d. h. von 8,32 Cts. auf 8,49 Cts. pro Tonne und Kilometer gehoben. Der Transitverkehr auf der Linie Aarau - Biel hat infolge der Französischen Zölle erheblich gelitten. — Das Obligationenkapital der Centralbahn hat sich von 101 612 000 Francs im Jahre 1891 auf 109 218 000 Frcs. im Jahre 1892 erhöht. Die Verzinsung der festen Anleihen erforderte einen Betrag von 4 256 413,10 Frcs. (1891 4 068 964,30 Frcs.). Die Kapitalsrechnung weist eine Erhöhung des Baukontos um 774 550,81 Frcs. nach, wovon 665 686 Frcs. auf Vermehrung und Verbesserung des Rollmaterials fallen.

Nordostbahn.

Aus dem Jahresbericht für 1892 sind nachfolgende Zahlen entnommen, wobei in Klammern die Mehr- oder Mindererträgnisse gegenüber dem Jahre 1891 erwähnt sind. Ertrag des Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertransportes 18 553,645,93 (+ 2 170 314,51) Frcs., verschiedene Einnahmen 963 335,80 (+ 27 026,34) Frcs., zusammen 19 516 981,73 (+ 2 197 340,85) Frcs. Die Betriebsausgaben betragen 11 744 396,44 (+ 1 432 232,58) Francs. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung beträgt 7 772 585,29 (+ 765 108,27) Frcs. oder:

	1891 Frcs.	1892 Frcs.
in Prozenten der Bruttoeinnahmen	40,46	39,72
für 1 Bahnkm (567 und 633 km) .	12 358,87	12 278,96
„ 1 Zugkm	1,93	1,82
„ 1 Nutzkm	1,85	1,74

Der Ueberschuss über die Verzinsung der Anleihen beträgt 4 354 060,35 (— 816 344,51) Frcs. Nach Abzügen für Amortisation usw. verbleiben zur Verfügung der Aktionäre 3 677 660,60 (— 255 764,36) Frcs.

Verein Schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter.

Dieser Verein hielt am 2. d. Mts. in Aarau seine Delegirtenversammlung ab. Es waren 42 Sektionen durch 83 Delegirte vertreten. Von Interesse ist die Eingabe des Kreisvereines Rorschach, in welcher die Errichtung von Fachgerichten verlangt wird. Die Eingabe äussert sich, dass in letzter Zeit wiederholt von verschiedenen Gerichten in der Ostschweiz Eisenbahnangestellte wegen Eisenbahnunfällen und Gefährdungen sehr verschieden und auch augenscheinlich mit zu schweren Strafen verurtheilt worden sind. Nach den zur Zeit bestehenden Eidgenössischen und Kantonalen Vorschriften habe die Aburtheilung der Eisenbahnangestellten, welche infolge von Betriebsunfällen usw. sich zu verantworten haben, vor den ordentlichen Gerichten zu erfolgen. Es hätten aber oft die Richter nicht den nöthigen Einblick in den komplizirten Betriebsdienst der Eisenbahnen und keine Vorstellung von den Pflichten und Obliegenheiten eines Betriebsbeamten im äusseren Dienst, ganz abgesehen von der Kenntniss der bestehenden massenhaften Gesetze, Reglemente und Instruktionen, die zur Behandlung derartiger Fälle von erheblicher Wichtigkeit sind. Im weiteren wird auch auf die Geltendmachung der Ansprüche bei einer Eisenbahnverwaltung infolge des Eidgenössischen Haftpflichtgesetzes des bei einem Eisenbahnunfalle verunglückten Vereinsmitgliedes, sowie der hinterbliebenen Angehörigen der bei einem solchen Eisenbahnunfall getödteten oder infolge desselben verstorbenen Eisenbahnangestellten hingewiesen. Für die Vertretung vor Gerichten regt die Eingabe schliesslich auch die Gewinnung von tüchtigen Anwälten an, sowohl in der West-, als auch in der Ostschweiz, an die sich die Mitglieder bei nöthigem Rechtsschutz wenden könnten. Dieselben könnten mit Leichtigkeit die Reglemente und Instruktionen kennen lernen und es würde die Vertretung vor Gericht von Eisenbahnangestellten für diese Anwälte eine Spezialität werden, welche Gewähr für richtige Vertretung bieten würde. Der Centralvorstand des Vereins empfiehlt die Eingabe den Mitgliedern zur Erwägung und erklärt sich mit deren Inhalt einverstanden.

Schweizerischer Eisenbahnverband.

In einem Kreisschreiben vom Anfang dieses Jahres wurde vom Schweizerischen Eisenbahndepartement die Anregung gemacht, es sei dem Lokomotivfahrpersonal die Zugfahrordnung im Innern des Lokomotivführerstandes auf geeignete Weise deutlich zur Anschauung zu bringen. Der Verband der Schweizerischen Eisenbahnen hat sich mit dieser Maassregel einverstanden erklärt und sich dahin ausgesprochen, dass er es für zweckmässig erachte, dass der Lokomotivführer die Fahrordnung in Gestalt des Fahrdienstbuches, bezw. der Extrazugformulare, im Führerstand stets vor Augen hat. Die bezügliche Vorrichtung soll so beschaffen sein, dass der Druck auch bei Nacht leicht lesbar ist, und dass auch die Kreuzungs- und Ueberholungskarten zweckmässig aufgesteckt werden können.

Aus Italien.

Bauten und Entwürfe.

Simplonbahn. Der eingesetzte Ausschuss hat der Ingenieurvereinigung nach eingehender Prüfung des grossen Entwurfs von Masson und Chappuis ausführlichen Bericht erstattet, welcher ohne besondere Besprechung seitens der Versammlung angenommen wurde. Mit Rücksicht auf den Kostenpunkt ist die Erbauung eines langen Tunnels am Gebirgsfuss für eine Reihe von Jahren wenig wahrscheinlich, eine Eisenbahnverbindung zwischen Brieg (Brigue) und Domodossala sei seit langer Zeit in hohem Grade als wünschenswerth im Interesse des Verkehrs zwischen Westschweiz und Italien und zur Beseitigung der grossen unverhältnissmässig vertheuernden Umwege bei räumlich einander so nahe gelegenen Grenzgegenden anerkannt, sie müsse somit auch auf die Regelung der Tarifsätze bei den Durchgangslinien im Wettbewerb von grossem Einfluss sein. Hinsichtlich des Betriebes, in betreff der Wärmeentwickelung wie der Geschwindigkeit sei ein Einwurf gegen das Zahnradsystem Abt nicht zu erheben, zumal wenn dasselbe, wie beabsichtigt, durch elektrische Zugkraft unterstützt werde.

Ferner führt der Ausschussbericht aus, wie Zahnstange und elektrische Zugkraft allgemein die Möglichkeit geben, in der Zukunft an Stelle tiefgelegener Tunnels, für welche ungeheure Kosten erforderlich werden, welche sich niemals gut verzinsen können, solche in bedeutenderer Meereshöhe einzufügen. Die bei dem Simplonübergang zu machenden Erfahrungen würden sich ausserdem einmal für spätere Zeit und weitere Alpenüberschreitungen (z. B. St. Bernhard, Splügen, Mont Blanc usw.) sowie in sonstigen mit Wasserkraft versehenen Gebirgsgegenden verwerthen lassen, wie andererseits in betreff Ersetzung des Dampfes als Treibkraft durch Elektrizität. Durch letzteres Verfahren würde ausserdem allmählich eine Unabhängigkeit vom Ausland in dem Sinne ermöglicht werden können, insoweit zunehmende Benutzung des Wasserdrucks den Bezug von Steinkohle in Fortfall bringt, was in volkswirthschaftlicher Beziehung von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist.

Im Hinblick auf die beregten Fragen empfiehlt der Ausschuss die Annahme und Anwendung des Entwurfs der Ingenieure Masson und Chappuis mit der höchsten gesetzlich zulässigen Staatsbeihilfe. Aus dem umfangreichen Auszug aus dem Masson-Chappuis'schen Entwurf, welcher dem Bericht zu Grunde liegend in diesen mit aufgenommen worden und dessen Wortlaut der „Monitore" bringt, würde als Kernpunkt Vorschlag und Berechnung der Verfasser des Entwurfs herauszugreifen sein: nach ersterem wären erforderlich ein Tunnel in grösserer Höhe, daher von minder bedeutender Länge, welcher somit Kosten und Dauer des Baues verringert, infolge dessen Zuführungslinien mit bedeutender Steigung, aber geeignet zur Beförderung grösserer Lasten, Vollspur behufs Vermeidung von Umladungen und besonders kräftiges Material, namentlich an Zugmaschinen. Ausführung und Berechnung: Zur Ueberwindung obiger Verhältnisse dient eine Bahnlinie gemischten Systems von Adhäsion und Zahnrad; für erstere sind Steigungen bis zu 2,5 $^0_0$ und für letztere bis zu 6 $^0_0$ zulässig, bei Anwendung von Dampflokomotiven von 140 t Zugkraft ohne das Eigengewicht. Die Linie zweigt von der Rhônebahn etwa bei Brieg auf 666 m Meereshöhe ab, überschreitet auf 760 m bei der Napoleonsbrücke die Saltine, läuft am Fuss des Briggerberges bis zu 964 m Höhe, wo sie in die Saltineschlucht eintritt, von da in die Gantherschlucht übergeht und auf 1 500 m Höhe Bérisal erreicht. Dort tritt sie in einen Hochtunnel, rund 17 km ab Gamsen. Die Tunnelöffnung im Monte Leoni soll 8,5 km lang sein (wovon die Hälfte auf Italienischem Boden liegt) mit 0,4 $^0_0$ Steigung auf der Französischen, mit 1,5 $^0_0$ Steigung nach der Italienischen Seite, durchweg in einfacher Adhäsion, der Ausgang bei Campo auf 1 400 m Meereshöhe. Von Campo verfolgt der Bahnkörper den linken Cairascaabhang, läuft im Antigoriothal bis nach Oira auf dem rechten Toceufer, überschreitet diese auf 520 m Höhe, läuft nochmals längs des Antigoriothals in dem bisherigen Lauf entgegengesetztem Sinne, überschreitet den Isorno und dann nochmals die Toce, um in Domodossola auf 277 m Höhe den Anschluss zu finden. Vom Südausgang des Tunnels bis Domodossola sind rund 28 km Entfernung bei 1 173 m Höhenunterschied. Ab Gamsen bis Domo beträgt die gesammte Bahnlänge 53,7 km; hiervon laufen 2,5 km waagerecht, weitere 16,6 km in Adhäsion bis zu 2,5 $^0_0$ und 34,6 km mit Zahnstange bis zu 6 $^0_0$ Steigung. Die Bahnkörperbreite ist die übliche, die Stahlschienen wiegen 42 kg auf das laufende Meter, auf Querschwellen von Eisen in 90 cm Entfernung von Axe zu Axe befestigt. Die Zahnstange Abt'schen Systems ist angeordnet wie auf der Harzbahn. Die auf 40 000 000 L. veranschlagten Baukosten vertheilen sich auf: Allgemeine Verwaltung, Vorarbeiten, Verzinsung während der Bauzeit (mit 2 500 000 L.) und Enteignungen, zusammen 4 100 000 L.; Bau von Zuführungsstrassen 14 000 000 L.; Tunnel 8,5 km 17 000 000 L.; an Oberbau nebst Zahnstangen, Signalen, Durchlässen und Telegraphen 3 500 000 L., an Hochbauten 500 000 L., zusammen 35 000 000 L.; Rollmaterial 2 500 000 L., unvorhergesehene Ausgaben 1 400 000 L. Der Fahrplan ist dabei wie bei dem St. Gotthard und mit diesem gleichzeitigen Abgängen ab Mailand sowie mit Anschluss in Lausanne gedacht: 1 Tages- und 1 Nachtschnellzug mit 12 km Durchschnittsschnelligkeit in der Stunde, 3 Personenzügen mit Eilgutbeförderung zu 10 km in der Stunde, 3 regelmässigen (und 6 bedarfsgemässen) Güterzügen zu 8 km. Die vorstehend angegebene, für den Aufstieg angenommene Grundsatzgeschwindigkeit steigert sich bei dem Abstieg auf bezw. 15, 12 und 10 km in der Stunde. In der bezüglichen Stärke würden die Züge das Jahr hindurch 500 000 Personen und 300 000 t Gut befördern können.

Auch bei einer Abänderung des Planes, wobei die Länge der etwas anders gelegten Tunnelöffnung auf 9 km steigt und statt des Dampfes die durch Wasserdruck erzeugte Elektrizität als treibende Kraft zur Verwendung gelangt, sich daher die einzelnen Theile der Berechnung etwas anders zusammensetzen, beläuft sich das Gesammtergebniss der Anlagekosten auf 40 000 000 L. Die Roheinnahme wird auf rund 2 200 000 L., die Betriebsausgabe bei Dampfkraft auf 1 125 000 L., bei Elektrizität nur auf etwa 950 000 L. veranschlagt.

Die weiteren Berechnungen, sowie die Ausführung des Berichtes beziehen sich auf Vergleichung verschiedener grösserer Reisen über den Mont Cenis, St. Gotthard und Simplon, der Entfernung und des Kostenbetrages zwischen Adhäsions- und Zahnradlokomotiven nach ihrer Leistung, der Betriebsschwierigkeiten bei den bereits bestehenden Zahnradbahnen in allen Erdtheilen gegenüber den bei dem Simplon zu erwartenden, nebst Uebersicht der in den letzten Wintern eingetretenen Zeiten bedeutenderen Frostes und grösseren Schneefalles auf gewissen Punkten, sowie schliesslich auf eine genaue und eingehende Voranschlags-Aufstellung bezüglich der Zufuhrstrassen.

Den vorstehend kurz angedeuteten Bericht hat demnächst die Handelskammer zu Mailand entgegengenommen und eingehend berathen, wobei die Vor- und Nachtheile des Chappuis-Masson'schen Vorschlages ihre volle Würdigung fanden. Eine anziehend verfasste Denkschrift des Kanton Waadt, welche denselben Gegenstand behandelt, gelangt schliesslich zu dem Endergebniss, „dass es vielleicht angezeigt wäre, dem beregten Vorschlage näher zu treten, dass er aber immer nur als vorläufiges Auskunftsmittel zu betrachten sein würde, in dem Sinne, dass er für späterhin eine vollkommenere Lösung der Simplonfrage nicht ausschliesse." Da die Mailänder Handelskammer aus sich selber zu gleichem Schlusse gekommen war, wurde einstimmig eine Tagesordnung angenommen, dahin gehend: „Sofern die Herren Masson und Chappuis die Genehmigung der Schweizer Bundesregierung zum Bau und Betriebe einer Bahn nach ihrem Vorschlage von Gamsen bis zur Italienischen Grenze erhalten, sollen sie in ihrem Antrage bei der Italienischen Landesregierung, die gleiche Konzession für die Strecke Grenze bis Domodossola zu erhalten, nach Möglichkeit unterstützt werden."

Indessen hat der technische Ausschuss der Jura-Simplongesellschaft zu Lausanne sich zur Sache recht nüchtern und bezüglich der Hauptpunkte ungünstig ausgesprochen, etwa in folgendem Sinne: die lange Dauer der Ueberfahrt infolge der Mittel des Entwurfes entspricht nicht den Bedürfnissen einer Eisenbahn von internationalem Charakter und von der Bedeutung der Simplonstrasse, sondern könnte nur lokale Erfordernisse zufriedenstellen. Bezüglich der ausgerechneten Preise für Personen ist der Durchschnittssatz von 12 L. ein zu hoher Betrag und müsste mindestens auf die Hälfte zurückgeführt werden, um gegen Mont Cenis und St. Gotthard bestehen zu können, ganz abgesehen von dem auf beiden bestehenden regelmässigen Laufen internationaler Luxuszüge bezw. -Wagen mit

allen erdenklichen Bequemlichkeiten; es dürfte wohl schwer halten, für den Simplon an etwas ähnliches zu denken. Der Entwurf bietet aber auch nach dem für den Waarenverkehr festzuhaltenden Tarif von durchschnittlich 10 L. für die Tonne nur eine lokale Anziehungskraft für die Verbindung der Westschweiz mit Oberitalien, aber keine genügende Gewähr für internationale Sendungen, um ein so grossartiges Unternehmen gut bestehen zu lassen oder gar den nächsten Uebergängen etwas Verkehr zu entziehen. — Der schriftliche Bericht der technischen Behörde genannter Bahn lässt sich kurz etwa in folgende Sätze zusammenfassen:

1. Die Einschaltung einer Zahnradbahn mit hochgelegenen Tunnel an Stelle der Tunnelung am Bergfusse benähme von Hause aus der Simplonbahn das Aussehen einer internationalen Bahn für grossen Verkehr und würde sie lediglich in eine Sekundärbahn umwandeln.

2. Obwohl die Anlagekosten-Berechnung sich in ähnlich kleinlichen Verhältnissen bewegt, würde eine solche Bahn nicht nur keine Tilgung, sondern nicht einmal eine mässige Verzinsung des verwendeten Kapitals gestatten.

3. Der Entwurf der Herren Masson und Chappuis würde für immer die Ausführung eines tiefer gelegenen Tunnels hintertreiben.

4. Die Jura-Simplongesellschaft würde nicht das geringste Interesse an der Ausführung dieses Planes haben.

5. Der einzige Vortheil, welchen diese Gesellschaft durch die Verlängerung ihrer Linie und den Anschluss an das Italienische Bahnnetz haben könnte, würde sich in bedeutend einfacherer und günstigerer Weise durch eine Bahn erreichen lassen, welche das Rhônethal aufwärts verfolgt und in Airolo an die Gotthardbahn anschliesst.

Einen endgültigen Entschluss hat übrigens die Gesellschaft über diesen technischen Bericht, welcher nicht unerwähnt bleiben durfte, noch nicht gefasst; letzterer datirt vom November 1892 und wurde Ende Februar d. J. Herrn Masson mitgetheilt. Derselbe gibt zu, dass der tiefgelegene Tunnel das Ideal bleibe, wies jedoch nach, dass bei den gegenwärtigen Verhältnissen, d. h. dem gänzlichen Verzichtenmüssen auf Auslandsbeihilfen, sein Entwurf das einzig mögliche Auskunftsmittel wäre. In gleichem Sinne äussert sich auch ein Artikel der „Revue“, des amtlichen Blattes des Kanton Lausanne.

Desenzano. Der Minister hat dem Direktor der Bahnlinie Ponte S. Pietro-Seregno Auftrag gegeben, Entwurf und Kostenanschlag für eine Verbindung ab Bahnhof Desenzano nach der gleichnamigen Dampfschifflandestelle einzureichen. Den Bau und Betrieb wird die Firma Mangili, Konzessionarin der Dampfschifffahrt auf dem Gardasee, übernehmen.

Belluno-Pesarolo. Bei der Ende April d. J. in Pieve di Cadore stattgefundenen Versammlung der Betheiligten wies der Vorsitzende des Ausschusses für diese Bahn bezw. Verlängerung darauf hin, dass die gegenwärtige Finanzlage des Staates den Bau neuer Bahnen 4. Kategorie zweifellos nicht gestatte, und dass es zunächst darauf ankomme, die Frage dahin zu klären, ob durchaus eine vollspurige Bahn auf eigenem Bahnkörper nothwendig sei oder ob es ermöglicht werden könne, sich auf eine Lokalbahn mit geringeren Anforderungen zu beschränken.

Bahnhof Sant'Oliva. Namens der Erzeuger von Schwefel und der Händler damit sowie der Stadtverwaltung hat der Bürgermeister von Licata bei dem Ministerium Schritte gethan, um die Errichtung eines Bahnhofes oder einer Haltestelle für vollen Verkehr bei dem Oertchen Sant'Oliva, halbwegs zwischen Favarotta und Licata, zu erwirken.

Valsuganabahn. Bezüglich dieser Linie, welche nur zum Theil auf Italienischem Boden läuft, wurde mitgetheilt, dass die Oesterreichische Regierung bei dem Abgeordnetenhause die Bauvorlage eingebracht hat. Diese Bahn, welche in Trient von der Brennerbahn abzweigt, soll über Pergine, Levico, Roncegno und Borgo laufen und bei Tezze die Venezianisch-Trientiner Grenze zum Anschluss auf Primolano erreichen. Die Italienische Regierung wird, indem sie durch den Bau der Verbindung Primolano-Bassano, 33 km, den Anschluss an das Venezianische Netz herstellt, damit eine kürzeste Verbindung Trient-Venedig geschaffen haben, welche ungemein zum Aufschwunge der bekannten Luftkurorte Levico und Roncegno beitragen wird. Die Länge der Bahn von Trient bis zur Grenze beträgt 50 km, welche das Fersina- und Brentathal der Länge nach durchziehen. Wenngleich der Oesterreichische Landtag sich erst im Herbst d. J. mit dem Gegenstande befassen kann, gilt die Annahme der Vorlage doch bereits als gesichert.

Aus Spanien.

Madrid-Saragossa-Alicante Eisenbahn in 1892.

Das Jahr 1892 kennzeichnet sich in jeder Beziehung als aussergewöhnlich; der Abbruch der Handelsverträge und die Einführung einer neuen Zollpolitik haben eine grosse Umwälzung der internationalen Verkehrsbeziehungen herbeigeführt. Andererseits hat die Höhe des Wechselkurses der Gesellschaft einen Schaden gebracht, der seit Einführung der Eisenbahnen in Spanien ohne Gleichen ist. Endlich haben die durch das aussergewöhnliche Anschwellen des Guadalquivir veranlassten Ueberschwemmungen den Verkehr gehemmt und bedeutende Ausbesserungsbauten an den Brücken von Alcolea, Lora del Rio und Tocina erfordert.

Bei unveränderter Betriebslänge (2 672 km) beliefen sich die Betriebseinnahmen auf 54 307 643,95 Pes. (gegen 57 068 634,39 Pes. in 1891); der Rückgang vertheilt sich mit 116 563,74 Pes. auf den Personen- und Eilgutverkehr und mit 2 749 302,37 Pes. auf den Frachtgutverkehr, während die verschiedenen Quellen einen Mehrertrag von 104 875,67 Pes. gaben. Die Betriebsausgaben betrugen 21 964 188,34 (22 317 342,93) Pes.; die Ermässigung von 353 154,59 Pes. vertheilt sich mit 28 400,01 Pes. auf die allgemeine und Betriebsverwaltung, mit 137 171,03 Pes. auf die Bahnunterhaltung und -Bewachung, mit 5 882,37 Pes. auf die Zugförderung und den Werkstättendienst, und mit 181 701,18 Pes. auf die allgemeinen Ausgaben. Die Lasten erforderten 30 312 786,13 (29 549 943,18) Pes.; diese Erhöhung rührt von den höheren Wechselverlusten her. Im ganzen betrugen diese im letzten Jahre 3 651 490,78 Pes. oder rund 600 000 Pes. mehr als im Vorjahre; mit Einschluss der Einnahmeschädigung infolge der Münzreform von 1869 ergibt sich demnach aus den Münzverhältnissen ein Verlust von fast 5 000 000 Pes.

Ein solcher Zustand ändert die Konzessionsbedingungen, die bei Bildung der Spanischen Netze festgesetzt wurden, von Grund aus und die Gesellschaft hofft, dass die Regierung und die Kammern den Eisenbahngesellschaften Entschädigungen bewilligen werden. Infolge Verminderung der Einnahmen und Vermehrung der Lasten bleibt für die Gesellschaft nur ein Reinertrag von 2 030 669,48 Pes. verfügbar. In Anbetracht der trostlosen Münzlage glaubte die am 21. Mai 1893 abgehaltene Hauptversammlung im Einverständniss mit dem Verwaltungsrathe die Vermögenslage der Gesellschaft durch verschiedene Tilgungen sicherstellen und nur einen Gewinn von 5 Pes. = 4,25 Frcs. an die Antheilscheine vertheilen zu sollen.

An Anlagekapital waren am Ende des Berichtsjahres 607 078 468,04 Pes. beschafft. Um den der Eisenbahngesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich für den Bau der direkten Linie Saragossa-Barcelona durch den Verschmelzungsvertrag vom 2. Juni 1891 zugesicherten Vorschuss von 30 Millionen Pesos, von dem bisher 21 316 273,95 Pes. einschl. Zinsen gezahlt sind, aufzufüllen und um die Mittel zum Bau der Linie Valladolid-Ariza zu beschaffen, wird der Verwaltungsrath von dem durch die Hauptversammlungen vom 22. Mai 1892 und vom 24. September 1892 ertheilten Rechte Gebrauch machen und eine Reihe A von 100 000 Stück 5 % hypothekarischen Schuldverschreibungen von je 500 Pes. schaffen; diese Schuldverschreibungen, die nach Maassgabe des eintretenden Bedürfnisses ausgegeben werden, sollen innerhalb 60 Jahren getilgt und am 1. April und 1. Oktober in Madrid, Barcelona und Bilbao verzinst werden. Verwendet waren am Schlusse des Jahres 1892 an Anlagekapital 602 560 700,61 (600 255 809,38) Pes. Von den Neubauten ist der Centralbahnhof in Madrid am 29. Dezember 1892 eröffnet worden. Bezüglich der Linie Valladolid-Ariza sind die endgültigen Vorarbeiten genehmigt und die Bauarbeiten in vollem Gange; voraussichtlich wird diese Linie ebenso wie die Linie Saragossa-Barcelona im Jahre 1894 dem Betriebe übergeben werden können. Von den Rechtsstreitigkeiten, in welche die Gesellschaft bezüglich der Linien Merida-Sevilla und Aranjuez-Cuenca verwickelt ist, sind mehrere in günstigem Sinne für die Gesellschaft entschieden worden, während andere noch keine endgültige Lösung gefunden haben.

Die Bergwerke der Gesellschaft in La Réunion und am Guadalquivir lieferten 106 218 t Stein- und 74 434 t Presskohlen und ergaben nach Abzug der Betriebsausgaben einen Reinertrag von 590 581,45 Pes. Die 5 % Zinsen des Anlagekapitals erforderten 312 894,41 Pes., so dass 277 687,04 Pes. verblieben, die der besonderen Tilgungskasse der Bergwerke zugeführt wurden und diese auf einen Bestand von 1 274 928 Pes. brachten.

Andalusische Eisenbahnen.

Der Verwaltungsrath schlägt die Vertheilung eines Gewinnes von 20 Pes. an die Antheilscheine vor.

Aragonische Eisenbahn.

Ein Königlicher Erlass vom 3. Mai d. J. genehmigt die Uebertragung der Konzession für die Eisenbahn Huesca-Canfranc-Französische Grenze nebst Zweigbahn Zuera-Turinana

von der Aragonischen auf die Nordspanische Eisenbahngesellschaft.

Prüfungsvorschriften für eiserne Eisenbahnbrücken.

Infolge einer Entschliessung des Beirathes für Strassen, Kanäle und Häfen hat ein Königlicher Erlass vom 23. April d. J. bezüglich der Untersuchung eiserner Kunstwerke bestehender Bahnen, bezüglich der Prüfung der Neubaulinien und bezüglich der Abfassung von Entwürfen folgendes bestimmt:

1. Die Oberingenieure der Eisenbahnabtheilungen haben auf Grundlage der folgenden Angaben zur Besichtigung und Prüfung aller bestehenden eisernen Eisenbahnbrücken ihres Bezirkes zu schreiten.

2. Die Konzessionsinhaber haben dafür zu sorgen, dass alle erforderlichen Aufzeichnungen und Hilfsmittel zur Verfügung stehen; auf Wunsch können sie dem Prüfungsverfahren beiwohnen.

3. Diese Prüfung soll zunächst bei den ältesten eisernen Kunstwerken, deren Zustand am wenigsten Vertrauen einflösst, vorgenommen werden.

4. Die Abtheilungs-Oberingenieure haben den Gesellschaften von dem Befunde Mittheilung zu machen, damit diese Vorschläge entweder für die Verstärkung oder Ausbesserung des Kunstwerks oder aber zur Beschränkung des Gewichts und der Zusammensetzung der darüber verkehrenden Züge machen können.

5. In jedem neuen Entwurf sind die Gründe, welche für die Verwendung eiserner Kunstbauten sprechen, auseinander zu setzen; in dieser Beziehung ist den Wasserabfluss-Bedingungen und den örtlichen Umständen, der mehr oder weniger leichten Anwendbarkeit anderer Bauarten usw. Rechnung zu tragen. Die Ingenieure haben besonders auf die Nothwendigkeit einer ernstlichen Prüfung dieser Frage zu achten, damit die gewählte Anordnung leicht die Untersuchung, Ausbesserung und Auswechselung der Theile sowie das Anstreichen gestattet.

6. Für die Berechnungen hat man als zufällige Last das Höchstgewicht eines Zuges, der sich in den für die Brücke ungünstigsten Bedingungen befindet, anzunehmen. Für die Vollspurbahnen, auf denen keine ausserordentlichen Ereignisse zu erwarten sind, kann das von dem Beirath vorgeschlagene Muster (weiter unten mitgetheilt) angenommen werden.

7. Die in dem genannten Gutachten angegebenen Grenzen der Widerstandsfähigkeit können angenommen werden, sofern nicht die Ingenieure genügend Aufzeichnungen und Angaben sammeln, um die Annahme höherer oder niedrigerer Grenzen gerechtfertigt erscheinen zu lassen. (Siehe unten.)

8. Vor ihrer Verwendung müssen von den Eisentheilen, die in Zukunft beim Bau von Brücken gebraucht werden sollen, Proben in der Versuchswerkstatt, die zu diesem Zwecke in der Fachschule der Brücken- und Strasseningenieure errichtet wird, geprüft werden.

9. Die Prüfung der Brücken hat mit einem Zuge zu erfolgen, der ebenso zusammengesetzt ist, wie der der Berechnung zu Grunde gelegte Zug, oder wenn die Zusammensetzung eines solchen Zuges praktische Schwierigkeiten ergeben sollte, mit einem die gleichen Wirkungen hervorbringenden Gewichte.

10. Nach beendeter Probebelastung haben die Ingenieure das ganze Bauwerk im einzelnen zu untersuchen.

11. Die Konzessionsinhaber haben die erforderlichen Vorrichtungen und Betriebsmittel zur Ausführung der Prüfung und zur Messung der Durchbiegung zu liefern.

12. Die Abtheilungs-Oberingenieure haben eine Niederschrift der Verhandlungen anzufertigen, dieser die Zahlen- und Linienzusammenstellungen des Entwurfs sowie die durch die Prüfung erhaltenen beizufügen und das ganze der höheren Verwaltungsbehörde vorzulegen. Die Niederschrift hat ausdrücklich anzugeben, ob das oder die fraglichen Bauwerke dem Betriebe übergeben werden können.

13. Der Verkehr von Lokomotiven mit einem höheren Gewicht, als dem unter Nr. 6 festgesetzten, ist ohne ausdrückliche Genehmigung der höheren Verwaltungsbehörde verboten.

Mit Bezug auf Nr. 6 war der Beirath für Strassen, Brücken und Häfen der Ansicht, dass die Festsetzung eingehender Belastungsvorschriften die Bewegungsfreiheit der Ingenieure beeinträchtigen würde, und hielt es für besser, wenn den Verfassern der Entwürfe die Freiheit verbliebe, je nach Lage des Falles die ungünstigsten Belastungen, die möglicherweise eintreten könnten, für die Berechnung der Bauwerke anzunehmen. Dagegen erblickte der Beirath darin keinen Nachtheil, wenn die Ingenieure für gewöhnliche Fälle die von ausländischen Verwaltungen vorgesehenen, auf langer Erfahrung und annehmbarer Voraussicht beruhenden Anordnungen ohne weiteres annehmen. Besonders weist der Beirath auf die neuerdings ergangene Französische Anweisung hin, die als Berechnungsgrundlage einen Zug vorschreibt, der aus 2 vierachsigen Lokomotiven von 1,20 m Radstand mit einer Belastung von 14 t für die Achse, 2 zweiachsigen Tendern mit einer Belastung von 12 t für jede Achse und aus zweiachsigen Wagen mit einer Belastung von 8 t für die Achse besteht.

Um ferner die zulässige Widerstandsziffer kennen zu lernen, schlägt der Beirath die Schaffung einer ähnlichen Versuchswerkstatt, wie sie an der Schule für Brücken und Strassen in Paris besteht, vor. Vorläufig würde dagegen, wenn die Belastung für Brücken von weniger als 30 m Spannweite 6,5 kg für das Geviertmillimeter nicht überschreiten darf, bei einem Träger von mehr als 150 m diese Belastung auf 9 kg gebracht werden können, während andererseits für Zwischenträger und andere Verbindungsstücke 5,5 kg ausreichen. Diese Zahlen gelten für weiches, Schmiede- und Puddeleisen, während bei Verwendung von Stahl die Grenzen für die Hauptbalken je nach den Fällen zwischen 9 und 12 kg schwanken können.

Oberlandesgerichts-Erkenntniss.

v. O. **Sachbeschädigung.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der von der Eisenbahn durchschnittene Acker des Angeklagten liegt höher als das Planum der Bahn. Da infolge des Bahnbaues die früheren Abzugsgräben des Angeklagten eingegangen sind, so wird dessen Acker entwässert durch die Bahngräben, welchen das sich in den Furchen ansammelnde Wasser durch mehrere von der Bahnverwaltung hergestellte, die Tiefe der früheren Abzugsgräben haltende Mulden zugeführt wird. Der Angeklagte hat nun, um das Wasser aus den Furchen seines Ackers direkt in die Bahngräben gelangen zu lassen, die zum Eisenbahnterrain gehörenden Böschungskronen an zwei Stellen in einer Breite von 25 cm und in einer Tiefe von 14 cm durchstochen, in die so hergestellten Rinnen Holzspähne gelegt und dieselben dann mit den ausgehobenen Rasenstücken überdeckt. In den festgestellten Vorgängen ist objektiv eine dem § 304 a. a. O. unterliegende Sachbeschädigung zu befinden. Hierunter ist begriffsmässig eine solche Einwirkung zu verstehen, durch welche die Substanz der Sache verändert, deren Unversehrtheit aufgehoben wird. Dies trifft hier zu, wo durch die Durchstechung der Böschungskronen deren Integrität in keineswegs unerheblichen Dimensionen verletzt worden ist, auch abgesehen von der Schädigung, welche als Folge der vom Angeklagten bezweckten Entwässerung seines Ackers durch Bildung eines weiter an der Böschung abwärts führenden Rinnsals noch in Aussicht stand. Die Voraussetzungen einer blossen Uebertretung des § 370 Nr. 1 R.-Str.-G.-B's. sind hier nicht gegeben. Der Annahme einer Sachbeschädigung steht aber auch die Feststellung nicht entgegen, dass der Eisenbahn durch die Vornahme des Angeklagten ein Schaden nicht erwachsen, insbesondere dadurch der Bestand und die Haltbarkeit der Böschungen oder der Eisenbahngräben selbst nicht beeinträchtigt sei. Es ist darin lediglich die Ansicht, dass eine nennenswerthe Vermögensschädigung nicht entstanden sei, zum Ausdruck gekommen, es wird damit jedoch die Frage, wie die festgestellten Grabungen des Angeklagten strafrechtlich zu beurtheilen seien, nicht der selbständigen Würdigung des Revisionsgerichts entzogen. Im übrigen unterliegt es auch keinem Bedenken, dass die durchstochenen Böschungen, welche ein Zubehör der Eisenbahnanlage bilden, als Gegenstände zu betrachten sind, welche im Sinne des § 304 a. a. O. zum öffentlichen Nutzen dienen. (Erk. des Ober-Landesgerichts Rostock vom 21. Dezember 1892; Goltdammer Archiv Bd. 40 S. 347.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die in Westerland auf Sylt eingerichtete Güternebenstelle wird vom 15. Juli d. J. ab in die direkten Verkehre der Staatsbahn-Gütertarife, soweit der diesseitige Bezirk betheiligt ist, einbezogen. Die direkte Abfertigung bleibt auf Eil- und Frachtstückgüter beschränkt. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 10. Juli 1893. (1460)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Frankfurt a/M. Die mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. durch Nachtrag 6 zu Heft Nr. 1 des Westdeutschen Verbands-Gütertarifs im Verkehr zwischen Frankfurt-Hessischen Wettbewerbsstationen (Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M. und Wiesbaden) und der Station Ludwigslust des Direktionsbezirks Altona zur Einführung gelangten Entfernungen gelten vom heutigen Tage ab

auch für die gleichnamigen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. im obenbezeichneten Verkehr.

Altona, den 8. Juli 1893. (1461)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Gütertarif für den **Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch) - Magdeburg** vom 1. April 1889 tritt am 15. d. Mts. der 13. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Entfernungen für verschiedene neu aufgenommene Stationen, sowie ermässigte Entfernungen für einzelne Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Köln (linksrh.) und Magdeburg.

Ferner sind in dem Nachtrage anderweite, theilweise erhöhte, theilweise ermässigte Entfernungen für die Station Berlin Potsd. Bhf. enthalten. Die erhöhten Entfernungen treten erst am 1. September d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 15. Juli 1893. (1462)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Süddeutscher Eisenbahnverband. Reglement und Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr zwischen Wien Westbahnhof, Station der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und Avricourt (Deutsch) Station und Grenze, Station der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen andererseits vom 20. März 1883.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1893 treten die Frachtsätze für Pferde und die Fahrtaxen für Begleiter ausser Kraft.

München, im Juli 1893. (1463)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit dem 1. August d. J. wird die Station Gromnik der Oesterreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für den obengenannten Verkehr einbezogen und ist in diesem Tarif die bezeichnete Station wie folgt nachzutragen:

a) auf Seite 9 (Schnitttafel II) mit dem Theilfrachtsatz von **26 kr.** (dem Stationsnamen ist ein Sternchen [*] beizugeben),
b) auf Seite 17 (Stationstarif von Myslowitz und Mislowitzgrube) mit nachstehenden Gesammt - Frachtsätzen:
beim Kursstand der Oesterreichischen Banknoten von
180/185 = **32,8** kr.,
175/180, 170/175, 165/170 und 160/165 = **33** kr.

Breslau, den 10. Juli 1893. (1464)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verkehr; Theil III Heft 1, 2 und 3 des Gütertarifs. Nordösterreichisch - Mittelrheinischer Verkehr, Ausnahmetarife Nr. 1 und 2 im Theil II Heft 1, 2 und 3 des Gütertarifs. Galizisch-Süddeutscher Eisenbahnverband, Theil III Heft 1 und 2 des Gütertarifs. Insoweit die direkten Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Mühlenfabrikate, ferner für Kleie durch die im Gebiete der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen, sowie der Reichsbahnen bestehenden ermässigten Ausnahmetarife unterboten sind, werden bis auf weiteres für die direkt im Süddeutsch - Oesterreichisch-Ungarischen, im Nordösterreichisch - Mittelrheinischen und im Galizisch - Süddeutschen Verkehre zur Abfertigung gelangenden Sendungen, ferner für eingelagerte Sendungen, für welche die Herstellung der direkten Frachtsätze im Wege der Reexpedition erfolgt, die nachweisbar niedrigsten Umkartirungsfrachten, gekürzt um **0,03** *M.* für 100 kg, im Wege der Rückvergütung gewährt.

Die einschlägigen Reklamationen sind unter Vorlage der Original-Frachtbriefe innerhalb von 6 Monaten vom Tage der Aufgabe der Sendungen an die Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen zu richten, durch deren Vermittelung die Fracht - Rückvergütung sofort erfolgt.

Die Bekanntmachung gleichen Betreffs vom 6. Dezember 1892 wird hiermit aufgehoben.

München, den 4. Juli 1893. (1465)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Der auf einer grösseren Anzahl Deutscher Staats- und Privatbahnen eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Futtermittel wird mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab auf die Artikel Melassefutter (eine Mischung von Melasse mit Palmkernmehl und Baumwollensaatmehl) unter Abfertiguag zu den Sätzen der Kilometertariftabelle B (b) erweitert. Soweit ferner mit Gültigkeit bis zum 31. August d. J. auf den Preussischen Staatsbahnen, sowie auf einzelnen ausserpreussischen Staats- und Privatbahnen bei der Aufgabe von Heu und Stroh in Wagenladungen die Verwendung zweier Wagen von je nicht mehr als 7,2 m Länge an Stelle eines offenen Wagens von grösserer Ladefähigkeit nachgelassen ist, erfolgt die Frachtberechnung bei denjenigen Verwaltungen, welche dem Eingangs erwähnten Ausnahmetarif beigetreten sind, fortan auf folgender Grundlage:

Die Fracht wird für jeden dieser Wagen nach dem wirklichen Gewicht der Ladung, mindestens aber für je 5 000 kg für jeden Wagen nach den Sätzen des Ausnahmetarifs unter B a erhoben. Stellt sich jedoch die Fracht für das Gesammtgewicht des in beide Wagen verladenen Heus oder Strohs, mindestens aber für 5 000 kg nach den in dem vorbezeichneten Ausnahmetarif unter B b angegebenen Sätzen billiger, so kommen nur die Letzteren zur Berechnung.

Berlin, den 12. Juli 1893. (1466MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. Tarifheft. 2. Die Sätze des Seehafen-Ausnahmetarifs 12 (Baumwolle) für Prag gelten vom 10. Juli 1893 ab auch für Bubenc.

Berlin, den 8. Juli 1893. (1467MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der Deutschen Verbandsverwaltungen.

Hanseatisch - Ostdeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 1. August 1893 gelangen zu den Tarifheften 1 und 2 die Nachträge III und zum Tarifheft 3 der Nachtrag II zur Einführung. Die Nachträge enthalten in Berücksichtigung der neuen Verkehrsordnung einen Neudruck des Vorworts und der Besonderen Bestimmungen unter II. A und II. B, ferner direkte Entfernungen für neueinbezogene Stationen, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife. Die ergänzenden bezw. abweichenden Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands haben die Genehmigung der zuständigen Landes-Aufsichtsbehörden gefunden.

Druckexemplare der Nachträge sind vom 26. Juli 1893 ab bei den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen, sowie bei dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu haben.

Berlin, 10. Juli 1893. (1468MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn - Stargard - Cüstriner Vieh- etc. Verkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Juli d. J. ab wird die Station Kamenz i. Sachs. in den Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und den Stationen der Stargard - Cüstriner Eisenbahn andererseits einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft.

Berlin, den 11. Juli 1893. (1469MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Mit Gültigkeit vom 12. d. Mts. findet der Ausnahmetarif für Torfstreu, Torfmull sowie für Futtermittel im Verkehr mit sämmtlichen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, also auch der in Baden gelegenen Stationen dieser Verwaltung Anwendung.

Frankfurt a/M., den 12. Juni 1893. (1470)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass - Lothringen). Am 15. Juli d. J. kommt der Nachtrag VI zu Theil I, Abth. B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation — Preis 50 ₰ — und der Nachtrag VII zu Theil II b (Französische Schnittfrachten) — Preis 30 ₰ — zur Einführung. Die Nachträge enthalten Aenderungen der Tarifvorschriften, der Güterklassifikation und mehrerer Eil- und Frachtgut - Spezialtarife der Französischen Ostbahn. Die Nachträge können von den Verbandsverwaltungen und unserer Drucksachen-Kontrole bezogen werden.

Strassburg, den 7. Juli 1893. (1471)
Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands - Güterverkehr. Die in Heft 1 und 5 des Sächsisch-Westösterreichisch - Ungarischen Verbands - Gütertarifs nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr unserer Station Görlitz i/Schlesien einerseits und den südlich der Donau in Ober- und Niederösterreich, Steiermark, Krain, Kärnthen und Salzburg liegenden Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (ausgenommen jenen der Linie Klosterneuburg - Wien - Schwechat), sowie den Oesterreichischen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft andererseits treten nach Uebernahme unserer Station in das vom 1. August 1893 ab gültige Heft 4 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandstarifs ausser Kraft und zwar für diejenigen Oesterreichischen Stationen, die in das neue Heft aufgenommen wurden, am 31. Juli d. J., für diejenigen, deren direkte Verkehrsbeziehungen zu unserer Station Görlitz

wegen fehlenden oder geringen Verkehrs gelöst werden, am 31. August d. J.

Nähere Auskunft hierüber ertheilt unser Verkehrsbüreau hier, Böhm. Bahnhof, Flügel C.

Dresden, am 15. Juli 1893. (1472)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Am 15. Juni d. J. gelangen im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkies-Abbränden), Kupfererz-Abbränden, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltigen Konverterschlacken zum Hochofenbetrieb in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von der Station Lichtenfels der Bayerischen Staatseisenbahnen nach Vienenburg, Blankenburg a/H. und Rübeland, sowie von Nürnberg-Ostbahnhof nach Vienenburg Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung, über welche durch die betheiligten Abfertigungsstellen und durch das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft ertheilt wird. Die Ausnahme-Frachtsätze finden nur für Sendungen, welche an Hochofenwerke gerichtet und in den Frachtbriefen als „zum Hochofenbetrieb bestimmt“ bezeichnet sind, Anwendung.

Magdeburg, den 12. Juli 1893. (1473)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 15. Juli d. J. ab werden die im Verkehr von den Stationen Burgdorf, Neustadt a/R., Oldenbüttel, Osterholz-Scharmbeck, Ottersberg, Scheessel und Stubben des Bezirks Hannover, Diepholz des Bezirks Köln (rechtsrh.), sowie Augustfehn, Hude, Leer, Oldenburg, Rastede und Zwischenahn der Oldenburgischen Staatsbahnen nach den Deutschen Nordseehafen-Stationen, sowie nach Lübeck bestehenden Ausnahme-Frachtsätze für Torfstreu zur Ausfuhr seewärts mit der Maassgabe aufgehoben, dass, soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, die bisherigen billigeren Ausnahmefrachten noch bis zum 31. August d. J. Gültigkeit behalten. An Stelle der aufgehobenen Frachtsätze treten die mit dem 26. Juni bezw. 4. Juli d. J. eingeführten Ausnahmefrachten für Torfstreu, Torfmull und Futtermittel des Spezialtarifs III.

Hannover, den 12. Juli 1893. (1474)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Kilometerzeiger für die Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom Jahre 1883. Am Tage der Eröffnung des Rangirbahnhofes München C. B., welcher noch besonders bekannt gegeben wird, gelangt der VII. Nachtrag zu obenbezeichnetem Kilometerzeiger zur Einführung.

München, den 8. Juli 1893. (1475)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Einführung des Nachtrages I zum Tarif, Theil II, für Eil- und Frachtgüter und eines Berichtigungsblattes zum Kilometerzeiger. Mit 1. August 1893 tritt der Nachtrag I zu dem seit 1. April 1893 gültigen Tarif, Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen des Abschnittes B des Tarifes,
II. Aenderungen und Ergänzungen des Abschnittes C des Tarifes,
III. Ergänzungen des Abschnittes D des Tarifes,
IV. Ergänzung des Abschnittes E des Tarifes,
V. Abschnitt F (Prozenttabellen zur Ermittelung des Transportsteuer-Zuschlages im Oesterreichisch-Ungarischen Anschlussverkehre).

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der gesellschaftlichen Betriebsdirektion in Budapest sowie durch die Stationen (in Wien Südbahnhof bei der Cassa Nr. 5 für Rundreisebillets) zum Preise von 20 Hellern pro Stück zu beziehen.

Weiter gelangt ein Berichtigungsblatt zu dem vom 1. April 1893 gültigen Kilometerzeiger für die Linien der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, enthaltend die Berichtigung einiger im genannten Kilometerzeiger enthaltenen Entfernungen, zur Hinausgabe.

Wien, am 12. Juli 1893. (1476)

Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Tarifen bezw. Frachtsätzen. Unter Bezugnahme auf die Kundmachungen vom 13. Mai und 12. Juni 1893 — enthalten in Nr. 39 und 46 dieser Zeitung — wird die Gültigkeit der bezüglichen Tarife beziehungsweise Frachtsätze bis 31. August 1893 verlängert.

Wien, am 8. Juli 1893. (1477)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahn-Gesellschaft. Am 1. d. Mts. sind im Binnenverkehre unserer Deutschen Stationen Ausnahmetarife für Torfstreu und Torfmull, gültig bis 1. September 1894, und für Futtermittel, gültig bis auf weiteres, zur Einführung gelangt, worüber Näheres bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren ist.

Amsterdam, den 11. Juli 1893. (1478)
Die Spezialdirektion.

2. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 28 Stück Lokomotivradreifen aus Tiegelgussstahl und zugehöriger 28 Sprengringe soll vergeben werden. Angebote sind bis zum 19. d. Mts. dahier einzureichen, die Bedingungen durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 75 ₰ zu beziehen.

Giessen, den 12. Juli 1893. (1479)
Grossherzogliche Direktion.

3. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. Die vorhandenen abgängigen Materialien sollen verkauft werden. Verkaufsbedingungen und Verzeichniss sind bei unserer Magazinverwaltung einzusehen, auch durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ zu beziehen. Angebote, welchen ein durch Unterschrift anerkanntes Exemplar der Bedingungen beigefügt sein muss, sind bis zum 26. Juli cr., versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen, hier einzureichen.

Giessen, den 11. Juli 1893. (1480)
Grossherzogliche Direktion.

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien. Nachbezeichnete, in den diesseitigen Hauptwerkstätten zu Buckau, Stendal, Halberstadt, Potsdam, Berlin und Braunschweig angesammelten alten Werkstattsmaterialien, als:

- Drehspähne von Antimonlegirungen, Dreh- und Bohrspähne von Kupfer, Bleikomposition, Roth- und Messingguss und von Roth- und Weissguss, ferner Gekrätze von Roth- und Weissguss, Kupferblech von Feuerkasten, Kupfer verschiedenes, Metallkehricht, Neusilberblech, Rothguss und Messing sowie Zink und Zinkblech — Gruppe I,
- Achswellen, Radreifen, Radsterne und Scheibenräder — Gruppe II,
- Dreh- und Bohrspähne, eiserne und stählerne, Gusseisen — verbranntes und unverbranntes —, Schrot von Schweiss- und Flusseisen, Schienen und Schienenenden sowie Weichenzungen — Gruppe III,
- Abfälle von Leder, Packleinen, Gurten, Gardinen, Plüsch etc., Eisenblech, Eisendraht, Feilen und Raspeln, Federstahl, Glasbruch, Gummi, eiserne Siederohre und Abschnitte von solchen, Roststäbe, Glasglocken, Lokomotivlaternen, Schleifsteine und Packfässer — Gruppe IV,

sollen im Wege des schriftlichen Angebotsverfahrens verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 20 ₰ für Gruppe I bezw. je 30 ₰ für Gruppen II, III und IV bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im genannten Büreau in der Zeit vom 1. bis 4. August 1893, Vormittags 9 Uhr, statt.

Das Nähere hierüber ergeben die bezüglichen Verkaufsnachweisungen. Bei der Anforderung sind die Gruppen, für welche die Verkaufsnachweisungen gewünscht werden, genau zu bezeichnen.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 24. August 1893.

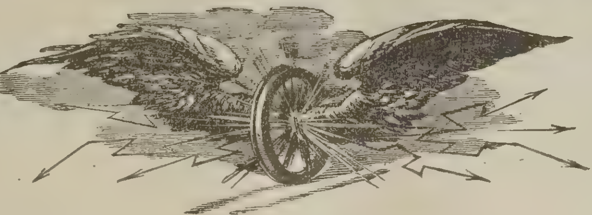
Magdeburg, den 10. Juli 1893. (1481)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 55. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.).
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 19. Juli 1893.

Inhalt:

Zum 50jährigen Jubiläum der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

(Schluss aus Nr. 54.)

Der Bau der verschiedenen Linien stellte manch interessante und schwierige Aufgabe. Eine stattliche Anzahl hervorragender Männer war an der Lösung derselben betheiligt und vielen von ihnen ist es vergönnt, noch heute mit Stolz und Genugthuung auf ihre Werke blicken zu können.

Kurze Erwähnung möge nur gethan werden der 1864 begonnenen und 1866 vollendeten Saalebrücke bei Bernburg im Zuge der Linie Halberstadt-Bernburg, des im Jahre 1868 in Benutzung genommenen neuen Personenbahnhofes in Halberstadt und der umfangreichen Hauptwerkstätten daselbst. Die Linie Berlin-Lehrte erforderte ausser anderen den Bau der Elbbrücke bei Hämerten (1867 begonnen und 1870 vollendet), der Bahnhofsanlagen in Stendal nebst den Hauptwerkstättenanlagen daselbst und denjenigen des Lehrter Bahnhofs in Berlin, 1871 eröffnet und noch heute eine Hauptzierde der Residenzstadt.

In der Strecke Aschersleben-Halle begann der Bau der Saalebrücke bei Cönnern 1868, 1870 wurde solche in Benutzung genommen.

Die bei der Einführung dieser Linie in den Bahnhof Halle nothwendig gewordenen ausgedehnten Bauten sind durch die inzwischen erfolgte Vereinigung der daselbst mündenden Bahnen unter Staatsverwaltung im Laufe der Zeit vollständig verändert worden.

Besondere Schmerzen machte dem Direktorium und später auch den Aktionären der in Gemeinschaft mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn ausgeführte Bau des Centralbahnhofs Magdeburg. Schon 1870 hatten die Entwürfe für selbigen die ministerielle Genehmigung erhalten und erst 1873 konnte derselbe mit einer provisorischen Anlage für den Personenverkehr, am 18. August 1874 in seinem ganzen Umfange eröffnet werden. Das hierauf folgende Jahr zeigt den niedrigsten Stand der gezahlten Dividenden.

Als im Jahre 1872 die Deutsche Eisenbahnbau-Gesellschaft den Bau einer Stadtbahn durch Berlin anregte, betheiligte sich die Magdeburg-Halberstädter, im Interesse ihrer Linie Berlin-Lehrte, ebenso wie die Berlin-Potsdam-Magdeburger und Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft an der Bildung der „Berliner Stadteisenbahn-Gesellschaft“ durch Zeichnung eines Betrages 6 000 000 ℳ von dem auf 48 000 000 ℳ bemessenen Grundkapital. Durch Vertrag vom 23. Februar 1878 wurde die Berliner Stadteisenbahn-Gesellschaft aufgelöst und übernahm der Staat das gesammte Eigenthum des Unternehmens sowie die Fertigstellung der Stadteisenbahn auf Staatsrechnung. Anstatt der gezeichneten Summe von 6 000 000 ℳ zahlte die Gesellschaft nunmehr 2 400 000 ℳ als einen unverzinslichen und niemals zurückzufordernden Beitrag zu den Baukosten der Stadteisenbahn, wofür sie das Recht erwarb, die Linie Lehrte-Berlin auf ihre Kosten an erstere anschliessen und ihre Züge auf solche überführen zu können; letzteres erlebte das Direktorium durch die inzwischen erfolgte Verstaatlichung nicht mehr.

Am 1. Februar 1880 legte dasselbe seine Geschäfte nieder und trat an seine Stelle die Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Wie sich die Entwickelung des Unternehmens auf die einzelnen Jahre vertheilt, ist aus der nachfolgenden Zusammenstellung ersichtlich, welcher einige Angaben über die erzielten finanziellen Ergebnisse und der Kosten für Unterhaltung der Bahnanlagen und Betriebsmittel beigefügt sind. — Die Zahlen sind den betreffenden Geschäftsberichten entnommen und, soweit es deren Buchführung zuliess, unter Berücksichtigung der für die geschäftlichen Nachrichten über die Preussischen Staatsbahnen gültigen Grundsätze umgerechnet. Die Angaben vor dem Jahre 1870 können, soweit sie sich auf kilometrische Leistungen der Betriebsmittel beziehen, zu einem sicheren Vergleiche nicht herangezogen werden, da es nicht möglich war, die letzteren für diese Jahre auch nur annähernd richtig zu ermitteln.

Dahingegen sind die Ermittelungen der 10jährigen Betriebsperiode von 1870 bis 1879 mit solcher Genauigkeit erfolgt, dass sie, abgesehen von dem Ueberblick, den sie über die Entwickelung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn selbst gewähren, wohl geeignet sind, unter entsprechender Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Zeitverhältnisse in Vergleich mit den Betriebsergebnissen der unter Königlich Preussischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen gezogen zu werden. Letztere sind der Zusammenstellung für die 10jährige Geschäftszeit von 1880 bis 1889 beigefügt.

Die Kosten der Unterhaltung sämmtlicher Betriebsanlagen Spalte 5 und 6 blieben in den ersten Jahren gering. Das den Oberbau beanspruchende Gewicht der Züge und ihre Geschwindigkeit bewegte sich in mässigen Grenzen, auch waren die Strecken durchweg eingeleisig und grössere Bauten nicht vorhanden. Nachdem die Steigerung des Verkehrs die Anlage zweigeleisiger Strecken, die Verbesserung der Bahnhofsanlagen und die Einführung schwerer, mehrfach gekuppelter Lokomotiven nothwendig gemacht hatte (1868 wurde die erste dreifach gekuppelte Lokomotive beschafft), erhöhten sich auch die Unterhaltungskosten der Geleise.

Von 1870 bis 1879 betrugen dieselben durchschnittlich für das Jahr und Kilometer mittlerer Betriebslänge 1 468 ℳ bezw. 161 ℳ für 1 000 Lokomotivkilometer.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
				Kosten der Unterhaltung								
				Bahnanlagen		Lokomotiven			Personenwagen		Güterwagen	
Strecke	In Betrieb genommen		Mittlere Betriebslänge	für 1 km	für 1 000 Lokomotivkm	Anzahl	Heizung für 1 000 Lokomotivkm	Unterhaltung für 1 000 Lokomotivkm	Achsenzahl	für 1 000 Achskm	Achsenzahl	für 1 000 Achskm
	Tag	Jahr	km	ℳ	ℳ	Stück	ℳ	ℳ		ℳ		ℳ
Magdeburg-Halberstadt[1])	15. 7.	1843	58	—	—	6	404	—	96	—	60 + 88	—
—	—	1844	58	720	255	8	380	—	96	—	102 + 88	—
—	—	1850	58	676	155	14	314	164	96	—	340	—
—	—	1851	58	738	143	16	321	278	96	—	342	—
—	—	1860	58	1 858	232	22	260	130	108	—	598	—
—	—	1861	58	1 850	212	22	190	178	108	—	786	—
Stendal-Salzwedel . . .	15. 3.	1870	387	1 241	241	118	253	94	535	4,23	5 111	1,78
Spandau-Gardelegen[2]) .	1. 2.	1871	654	1 879	175	154	214	81	645	3,17	7 127	1,96
Heudeber-Wernigerode .	11. 5.	1872	722	1 100	123	192	234	65	880	4,25	10 901	1,89
Cönnern-Halle	1. 10.	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Magdeburg-Neuhaldensleben	16. 12.	1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Salzwedel-Uelzen . . .	15. 4.	1873	873[3])	2 095	207	209	244	77	1 062	4,49	13 465	2,52
Uelzen-Langwedel . . . . } Betrieb übernommen	15. 4.	1873	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hannover-Altenbeken . . . . } Betrieb übernommen	1. 8.	1873	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neuhaldensleben-Oebisfelde	1. 11.	1874	882	2 049	237	263	281	82	1 102	7,52	15 163	3,57
Vienenburg-Grauhof . .	30. 6.	1875	899	1 268	156	281	279	99	1 120	6,80	14 055	2,80
Grauhof-Lautenthal . .	15. 11.	1875	899	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Magdeburg-Leipzig } gekauft	1. 7.	1876	1 083	1 246	118	357	294	105	1 511	6,69	17 886	3,84
Schönebeck-Stassfurt . . . . . . } gekauft	1. 7.	1876	1 083	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sandersleben-Hettstedt .	10. 1.	1877	1 104	1 286	122	359	177	116	1 494	7,90	18 076	3,34
Lautenthal-Silberhütte .	15. 5.	1877	1 104	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Silberhütte-Clausthal . .	15. 10.	1877	1 104	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1878	1 104	1 254	121	384	157	92	1 523	5,50	18 260	3,21
Berlin-Charlottenburg .	1. 5.	1879	1 118	1 264	119	386	155	108	1 521	6,70	18 289	2,79
Sangerhausen-Artern . .	1. 10.	1879	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stassfurt-Hecklingen . .	15. 12.	1879	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Preussische Staatseisenbahnen	—	1880/81	11 530	1 772	174	4 419	111	95	16 102	6,6	184 749	3,1
	—	1881/82	11 638	1 937	180	4 505	101	96	16 843	6,5	187 399	3,1
	—	1882/83	14 492	2 119	173	5 840	96	108	21 062	6,6	189 043	3,1
	—	1883/84	15 535	2 328	186	6 285	94	92	22 985	6,8	269 746	3,2
	—	1884/85	19 871	2 007	159	7 810	87	88	27 877	5,6	332 397	3,1
	—	1885/86	21 089	1 973	162	8 309	79	87	29 692	5,7	344 652	3,0
	—	1886/87	21 527	1 908	114	8 420	78	85	29 913	5,7	344 922	2,8
	—	1887/88	22 347	2 014	165	8 618	101	85	30 901	5,6	352 791	2,7
	—	1888/89	23 064	2 111	166	8 797	104	82	31 775	5,9	363 753	2,7
	—	1889/90	23 727	2 298	171	9 118	115	80	33 206	6,04	380 670	2,7

[1]) Hieran schloss sich am 2. Juli 1862 die Eröffnung der Strecke Halberstadt-Thale und es ergab sich hierdurch auch für das Jahr 1863 eine mittlere Betriebslänge von 88 km. Diese letztere erhöhte sich im Jahre 1864 durch Eröffnung der Strecke Magdeburg-Wittenberge auf 197 km und im Jahre 1865 durch Eröffnung der Strecke Cöthen-Bernburg auf 217 km. Im Jahre 1866 wurden die Strecken Bernburg-Aschersleben, Aschersleben-Wegeleben und Güsten-Stassfurt am 12. April eröffnet, wodurch sich die mittlere Betriebslänge für 1866 und 1867 auf 272 km hob. Im Jahre 1868 (2. Januar) wurde die 6 km lange Strecke Frose-Ballenstedt und am 1. März 1869 die 57 km lange Strecke Halberstadt-Vienenburg dem öffentlichen Verkehre übergeben, hierdurch erhöhte sich die mittlere Betriebslänge auf 294 bezw. 330 km.

[2]) Ferner wurden im Jahre 1871 die Strecken Berlin-Spandau (am 15. Juli), Aschersleben-Cönnern (am 15. Oktober) und Gardelegen-Lehrte (am 1. November) in der Gesammtlänge von 68 km eröffnet.

[3]) Ausschliesslich der Strecke Hannover-Altenbeken.

Das Jahr 1872 erforderte die geringsten, die beiden folgenden Jahre die höchsten Unterhaltungskosten infolge eingetretener Erhöhung sämmtlicher Materialpreise und Löhne, welche beide erst vom Jahre 1875 ab auf ihren normalen Stand zurückgingen. Das Jahr 1874 war überhaupt das für die Verwaltung ungünstigste, die Aktien erreichten in demselben ihren niedrigsten Stand.

Wenn auf den ersten Blick die betreffenden Ausgaben für die Unterhaltung der Preussischen Staatseisenbahnen höher erscheinen (im Durchschnitt der Jahre 1880/81 bis 1889/90 2 046 *M.* bezw. 165 *M.*), so bleibt bei diesem Vergleich, abgesehen von Schwankungen in den Materialpreisen und Löhnen, welche in dem Zeitraume 1870/79 annähernd gleich denen von 1880/89 gewesen sind, zu berücksichtigen, dass die Beanspruchungen geworden, dieselbe muss als im direkten Verhältniss mit den Unterhaltungskosten zunehmend bezeichnet werden.

Die Kosten für die Befeuerung der Lokomotiven erscheinen sehr hoch. Bis 1858 wurde ausschliesslich Koks verwendet. Von 1859 ab werden sämmtliche Maschinen mit Steinkohlen befeuert. Der ohnedies hohe Preis für selbige wurde noch durch den Umstand vertheuert, dass die Magdeburg-Halberstädter Strecken von dem Westfälischen Kohlenrevier, das Schlesische kam nicht in Betracht, gegenüber anderen Bahnen sehr weit entfernt liegen und die Beförderung der Dienstkohlen nur zum kleinsten Theil auf eigenen Linien erfolgen konnte. Die zu zahlende Fracht vertheuerte die Kohlen bedeutend. Noch heute verhalten sich infolge

14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.
Einnahmen						Ausgaben			Gezahlte Dividende	
Personenverkehr		Güterverkehr		Insgesammt	für 1 km mittlerer Betriebslänge	Insgesammt	für 1 km mittlerer Betriebslänge	in Prozenten der Einnahme		
Zusammen	für 1 Personenkm	Zusammen	für 1 tkm							
M.	₰	*M.*	₰	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*		%	Jahr
137 370	4,09	—	—	167 590	2 890	124 155	2 240	—	—	1843
301 140	4,41	104 676	14,50	405 816	7 000	263 922	4 550	65,03	3	1844
440 400	3,86	516 291	12,48	1 041 666	17 960	498 108	8 588	51,92	8	1850
492 060	4,03	626 118	12,48	1 128 042	19 449	521 997	8 999	46,27	9	1851
707 925	4,76	1 592 565	10,85	2 306 274	39 763	870 588	15 010	37,74	18²/₃	1860
722 172	4,65	1 808 631	10,06	2 597 589	44 786	874 650	15 080	33,68	22¹/₂	1861
2 276 142	3,08	5 596 008	6,48	6 413 274	17 000	3 001 134	7 760	46,79	8²/₃	1870
3 134 262	3,14	7 379 700	6,22	9 987 960	15 272	4 756 857	7 275	47,62	8¹/₂	1871
4 818 450	3,48	10 861 905	6,82	15 997 500	23 080	8 707 200	12 580	54,43	8¹/₂	1872
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 313 059	4,10	13 605 060	8,40	18 904 590	21 655	11 941 140	13 678	65,7	6 u. 3¹/₂	1873
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 964 620	4,20	15 841 720	6,80	23 507 880	26 653	15 346 122	17 390	65,3	3 u. 3¹/₂	1874
7 103 726	3,73	16 487 774	5,92	24 686 658	27 430	14 004 382	15 560	56,7	6 u. 3¹/₂	1875
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 904 811	3,75	23 685 043	5,61	34 982 918	32 032	18 908 442	17 460	54,1	8 u. 3¹/₂	1876
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 695 687	3,82	23 389 888	5,51	34 084 306	30 873	17 668 627	16 004	51,3	8, 3¹/₂, 5	1877
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 942 776	3,84	22 526 104	5,27	34 381 695	31 143	16 952 870	15 360	49,3	9¹/₂, 4¹/₅	1878
9 643 728	3,87	23 064 261	5,03	34 457 066	31 211	17 131 233	15 517	49,7	6, 3¹/₂, 5	1879
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90 024 424	3,47	231 119 529	4,14	336 364 254	29 172	176 276 053	15 288	52,4	—	1880/81
97 004 106	3,45	241 376 862	4,00	358 579 898	30 809	191 216 526	16 429	53,3	—	1881/82
125 454 235	3,43	338 378 538	3,95	489 159 841	33 752	260 075 616	17 946	53,2	—	1882/83
135 775 859	3,40	360 610 053	4,00	528 442 577	34 015	302 716 059	19 485	57,23	—	1883/84
162 408 303	3,33	451 658 992	3,84	652 461 562	32 834	369 144 924	18 577	55,73	—	1884/85
168 989 173	3,32	453 512 734	3,83	656 419 812	31 126	374 394 285	17 753	56,37	—	1885/86
176 925 725	3,22	473 228 133	3,85	676 984 387	31 448	372 179 469	17 289	54,37	—	1886/87
184 630 171	3,20	517 511 479	3,84	729 954 612	32 665	385 834 065	17 266	52,34	—	1887/88
194 722 936	3,19	559 319 202	3,81	781 875 578	34 053	418 281 752	18 218	53,95	—	1888/89
212 544 758	3,09	604 054 648	3,81	855 265 179	36 213	469 970 808	19 899	55,36	—	1889/90

der Geleise und Bahnanlagen, sowie die Anforderungen an die Betriebssicherheit und Zweckmässigkeit derselben stetig gewachsen sind, auch die Anlagen für die Bequemlichkeit und Gesundheit der Reisenden dauernd erhöhte Ausgaben verlangen.

Wenn heute fast alle Bahnhöfe von nur einiger Bedeutung mit Central-Weichenstellapparaten und sonstigen Sicherheitsvorrichtungen der besten Art versehen sind, so konnte die Privatverwaltung erst im Jahre 1874 mit der Anlage von solchen auf den Bahnhöfen Stendal und Cöthen beginnen und war solche bis 1879 nur in geringem Umfange eingeführt, wie auch am Schlusse des Jahres 1879 von den vorhandenen 1 676 Kilometer Hauptgeleisen nur 281 km mit Stahlschienen umgebaut waren.

In dem Maasse, wie die Unterhaltungskosten höhere geworden sind, ist die Sicherheit der Eisenbahnbeförderung eine grössere dieser Lage die Kosten der Lokomotivfeuerung für 1 000 Lokomotivkilometer bei der Direktion Magdeburg zu denjenigen der westlichen Direktionen wie 124 : 75. Nicht ohne Einfluss auf den Kohlenverbrauch mag auch die jetzt bessere Ausnutzung des Brennmaterials in den Lokomotiven selbst gewesen sein. Dieselbe konnte der Privatverwaltung noch nicht zu gute kommen.

Die kilometrischen Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel sind unter Staatsverwaltung nicht höhere geworden, trotzdem die Ausrüstung der Lokomotiven und Wagen mit den der Sicherheit und Bequemlichkeit der Beförderung dienenden Vorrichtungen erhöhte Unterhaltungskosten beansprucht. Nicht allein die bessere Ausnutzung der Betriebsmittel, wie solche der Staatseisenbahnverwaltung bei ihrem Umfange und Zusammenhang gegenüber den früheren Privatbahnen ermöglicht ist, sondern auch die mit der Verbesserung und der vermehrten Anzahl der ersteren

Hand in Hand gehende Vervollkommnung der Werkstätteneinrichtungen, begünstigt durch die Einführung möglichst nach derselben Bauart hergestellter Lokomotiven und Wagen — der Normalien — wirken auf diese Kosten (für das Jahr 1890/91 betrugen die Ausgaben beim Werkstättenbetrieb der Preussischen Staatsbahnen rund 80 000 000 *M.*) vermindernd ein.

Werfen wir zum Schlusse noch einen vergleichenden Blick auf die finanziellen Ergebnisse, wie solche der Zusammenstellung in den Spalten 14 bis 23 angefügt werden konnten. Die hohen, herzerfreuenden Dividenden — **M-H-E** = **M**eine **H**ohen **E**innahmen — der ersten 20 Betriebsjahre sind in vorwiegender Weise dem Fehlen jeder Konkurrenzlinien zuzuschreiben. Der gesammte Durchgangsverkehr von Osten nach dem Westen, von Süden nach Norden und umgekehrt musste die Strecke Magdeburg-Oschersleben berühren. Infolge dessen konnten die Tarife in ein möglichst günstiges Verhältniss zu den Betriebsausgaben gebracht werden.

Die Ansprüche der die Bahn Benutzenden an Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Eleganz des Reisens waren mässige und selbst in den 70er Jahren nicht annähernd die der heutigen Zeit. Dieselben mehr oder weniger zu erfüllen lag ganz in der Hand der Verwaltung, verwöhnt wurde das Publikum jeden Falles nicht. Man vergleiche nur die Wagen unserer jetzigen Schnell- und Personenzüge mit den damaligen. Heizung kannte man überhaupt nur in der I. und II. Wagenklasse durch Wärmflaschen, deren Benutzung recht oft Veranlassung zu den ergötzlichsten Scenen in den Wagenabtheilen gab.

Erst in den 70er Jahren wurden die Wagen mit Presskohlenheizung ausgerüstet. Die Ausgaben für die Transportverwaltung und die Kosten der Züge waren dieserhalb nicht hoch, wie auch diejenigen der Unterhaltung der Strecke aus den schon früher angeführten Gründen keine aussergewöhnlichen waren.

Anders musste es werden, als, abgesehen von dem durch mannigfache Ursachen hervorgerufenen Rückgange der Einnahmen sämmtlicher Eisenbahnunternehmungen überhaupt, die Höhe der Tarife durch Konkurrenzlinien gedrückt wurde und die Ansprüche der Reisenden, angeregt durch die auf letzteren gewährten Annehmlichkeiten und Vortheile, grösser und nachhaltiger, durch die nothwendige Erfüllung derselben die Ausgaben höhere wurden. Besonders war es die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, welche im Anfange der 70er Jahre durch die Eröffnung der Strecken Magdeburg-Helmstedt und Helmstedt-Schöningen und später Magdeburg-Zerbst in Verbindung mit der Braunschweigischen und Bergisch-Märkischen Bahn den Durchgangsverkehr der Linie Magdeburg-Oschersleben wegnahm und über ihre Linien führte, auch den Personenverkehr durch Einlegen durchgehender Schnellzüge von Berlin nach dem Westen und umgekehrt stark beeinträchtigte. Durch Verbindung ihrer Interessen mit denjenigen der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, welche 1876 zum Ankauf der letzteren führte, suchte die Verwaltung die Folgen dieser Konkurrenz möglichst abzuschwächen.

Während die kilometrischen Einnahmen aus der Personenbeförderung — Spalte 15 — in den letzten 10 Jahren nur geringen Schwankungen unterworfen waren — in den Kriegsjahren 1870 und 1871 erreichten sie den niedrigsten, 1873 und 1874 den höchsten Stand — betrugen diejenigen aus dem Güterverkehr noch im Jahre 1861 das Doppelte von dem Satze des Jahres 1879. Vom Jahre 1874 ab fallen dieselben stetig. Die Gesammteinnahmen steigen, der die Produktionskosten bestimmende Umsatz an Reisenden und Gütern wird grösser.

Die kilometrischen Gesammteinnahmen der Preussischen Staatsbahnen (Spalte 19) blieben in den ersten Jahren der Verstaatlichung in etwas hinter denen der Privatverwaltung zurück, übertreffen letztere aber mehr und mehr, je weiter die Verstaatlichung durchgeführt wurde. Schon 1882/83 haben sie eine Höhe wie dieselbe in den letzten Jahren der Privatverwaltung nicht erreicht worden ist. Die Einnahmen für 1 Personen- und 1 tkm (Spalte 15 und 17) sind dahingegen stetig gefallen.

In diesem Fallen gegenüber dem Steigen der Gesammteinnahmen bei angemessen gleich bleibendem Verhältniss der Ausgaben — Spalte 21 — liegt der überzeugendste Beweis der Ueberlegenheit des Staatseisenbahn-Betriebes über den Privatbahnbetrieb in volkswirthschaftlicher Beziehung. — Die Zahlen sprechen eine deutliche, für jedermann leicht verständliche Sprache. Sie zeigen die Wechselwirkung zwischen Verkehrszunahme und Verkehrserleichterung, infolge deren die Eisenbahnverwaltung des Staates die ihr anvertrauten Personen und Güter schneller, besser und sicherer, bei alledem aber billiger befördert, wie solches dem Privatbahnbetriebe selbst beim besten Willen möglich war.

Die Privatbahnverwaltung hat viel für Wenige geleistet, die Staatseisenbahn-Verwaltung leistet mehr für Viele.*) Rimrott.

*) Vergl. auch „Die Erträge der Staatsbahnen und der Staatshaushalt" in Nr. 17 und 19 d. Ztg.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1940 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 2010 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend das Protokoll der am 28./29. Juni d. J. in Amsterdam abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 2031 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat Mai d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschl. Bayerns — im Monat Mai d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 7 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 22 Entgleisungen und 10 Zusammenstösse in Stationen und 174 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 185 Personen verunglückt, sowie 50 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 144 unerheblich beschädigt.

Von den beförderten Reisenden wurden 3 getödtet und 9 verletzt und zwar entfallen: 2 Tödtungen auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und 1 Tödtung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, 1 Verletzung auf die Werra-Eisenbahn, je 2 Verletzungen auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen (linksrh.) zu Köln und Hannover, je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Frankfurt a/M. und Köln (rechtsrh.), auf die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin.

Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 32 getödtet und 112 verletzt, von Post- und Telegraphenbeamten 6 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 14 getödtet und 9 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 48 Bahnbeamte und Arbeiter verletzt.

Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34 449,56 km Betriebslänge und 958 972 197 geförderten Achskilometern) 201 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn und in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und Köln (rechtsrh.) die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 529,44 km Betriebslänge und 30 841 043 geförderten Achskilometern) 14 Fälle, die bei der Lübeck-Büchener Eisenbahn, der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und der Werra-Eisenbahn vorgekommen sind.

Das Eisenbahnnetz des Deutschen Reichs am 1. Mai d. J.

Nach dem Verzeichniss der Deutschen Eisenbahnen, welches der im Reichs-Eisenbahnamt bearbeiteten, in Nr. 48 S. 472 d. Ztg. von uns angezeigten Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands für das Jahr 1893 beigegeben ist, hatten die dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr dienenden Deutschen Eisenbahnen am 1. Mai d. J. eine Ausdehnung von

44 339 km (gegen 43 635 km am 1. April des Vorjahres). Von dieser Gesammt-Kilometerzahl entfallen 31 556 (31 586) km auf Hauptbahnen [davon 13 537 (13 255) km zwei-, 40 (41) drei- und 49 (39) km viergeleisig] und 12 783 (1 216) km auf Bahnen untergeordneter Bedeutung [davon 1 268 (1 216) km schmalspurig].

Die Vertheilung der Bahnlängen auf die einzelnen Staatsgebiete ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Laufende Nr.	Staatsgebiete	Staatsbahnen	davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	Privatbahnen unter Staatsverwaltung	davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	Privatbahnen unter eigener Verwaltung	davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	zusammen
		Kilometer						
1	Elsass-Lothringen	1 441	318	11	11	172	172	1 624
2	Preussen	25 819	7 253	70	52	1 675	1 004	27 564
3	Bayern	4 969	1 017	—	—	873	293	5 842
4	Sachsen	2 633	881	66	39	—	—	2 699
5	Württemberg	1 680	133	—	—	32	32	1 712
6	Baden	1 397	155	71	43	121	121	1 589
7	Hessen	271	46	—	—	768	79	1 039
8	Mecklenburg-Schwerin	630	264	71	71	273	147	974
9	Mecklenburg-Strelitz	—	—	—	—	48	48	48
10	Sachsen-Weimar	76	76	—	—	224	80	300
11	Oldenburg	323	44	41	41	40	8	404
12	Anhalt	—	—	—	—	40	40	40
13	Braunschweig	—	—	—	—	137	137	137
14	Sachsen-Meiningen	76	56	—	—	216	54	292
15	Sachsen-Altenburg	25	25	—	—	8	8	33
16	Sachsen-Coburg u. Gotha	—	—	—	—	—	—	—
17	Schwarzburg-Sondershausen	—	—	—	—	33	33	33
18	Reuss j. Linie	—	—	—	—	—	—	—
19	Hamburg	7	2	—	—	—	—	7
20	Bremen	2	—	—	—	—	—	2
	zusammen	39 349	10 270	330	257	4 660	2 256	44 339

Die Eisenbahnen in Sachsen-Coburg und Gotha sind in die Preussische Staatsbahnverwaltung übergegangen.

Ausser den vorstehenden 44 339 km bestanden noch 2 084 (1 950) km vollspurige und 640 (579) km schmalspurige Anschlussbahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehr dienen.

Zur Verlegung der für die Beförderung von Schülern bestimmten Lokalzüge infolge der Einführung der Mitteleuropäischen Zeit.

Von dem Oberpräsidenten einer der westlichen Provinzen ist an den Minister der öffentlichen Arbeiten der Antrag gerichtet worden, es möchten infolge der Einführung der Mitteleuropäischen Zeit als Einheitszeit die für die Beförderung von Schülern bestimmten Lokalzüge entsprechend verlegt oder neue Lokalzüge für den Schulbesuch eingelegt werden. Wie der Minister hierauf erwidert, sind die Königlichen Eisenbahndirektionen bereits durch Erlass vom 9. November 1892 angewiesen worden, in Benehmen mit den Lokalbehörden der grösseren Orte zu prüfen, ob und welche Aenderungen des Fahrplans der Lokalzüge nothwendig seien, um denselben mit Rücksicht auf die Einführung der Einheitszeit mit den Anforderungen des lokalen Verkehrs thunlichst in Einklang zu bringen. Nach den von den Königlichen Eisenbahndirektionen hierüber erstatteten Berichten sind von den betreffenden Ortsbehörden vor der Einführung der Einheitszeit am 1. April d. J. bestimmte Anträge nur theilweise gestellt worden; von vielen anscheinend deshalb nicht, weil von ihnen die Einwirkung der Einführung der Einheitszeit auf die bisherigen Einrichtungen und Gewohnheiten des bürgerlichen Lebens damals noch nicht in genügendem Maasse zu übersehen war. Soweit jedoch bestimmte Anträge vorlagen und soweit es irgend angänglich war, denselben zu entsprechen, sind die Fahrpläne der betreffenden Züge am 1. April bezw. vom 1. Mai d. J. ab geändert worden; auch den seitdem laut gewordenen und den noch hervortretenden Wünschen wird, soweit irgend thunlich, bei Aufstellung der Fahrpläne Rechnung getragen werden.

„Es ist hierbei jedoch — so schreibt der „Staatzanz." — zu beachten, dass es im allgemeinen nur soweit möglich ist, den hervortretenden Wünschen zu entsprechen, als es sich um eine Aenderung von Lokalzügen handelt, welche eigens für den engeren Verkehr grösserer Orte eingelegt sind und durch Anschlüsse von anderen Linien nicht beeinflusst werden. Soweit aber derartige Anschlüsse auch bei solchen Lokalzügen oder bei den für längere durchgehende Strecken bestimmten Personenzügen in Frage kommen, ist es in den meisten Fällen nicht möglich, den durch Einführung der Einheitszeit geänderten Verhältnissen des bürgerlichen Lebens an allen Zwischenorten ohne weiteres zu entsprechen, weil es meistens nicht angänglich ist, die betreffenden Anschlusszüge ohne Benachtheiligung anderer Verkehrsinteressen zu ändern oder bestehende, für den Verkehr vieler und weit entfernter Orte wichtige Anschlussverbindungen zu Gunsten eines einzelnen örtlichen Bedürfnisses aufzuheben. Aber auch bei denjenigen auf längeren Strecken verkehrenden Personenzügen, bei welchen Anschlussverbindungen nicht in Frage kommen oder geändert werden können, tritt häufig der Umstand hindernd entgegen, dass, wenn der Fahrplan eines solchen Zuges den lokalen Bedürfnissen einer oder mehrerer in kurzer Entfernung von einander liegenden Stationen entsprechend geändert würde, diese Aenderung die lokalen Bedürfnisse anderer in weiterer Entfernung liegenden Orte sehr ungünstig beeinflussen kann. In diesen Fällen ist die Eisenbahnverwaltung nicht in der Lage, den durch die Einführung der Einheitszeit geänderten Einrichtungen des bürgerlichen Lebens im ganzen Umfange an jedem Stationsort einer langen, von Ost nach West sich erstreckenden durchgehenden Bahnlinie zu folgen, da es andererseits auch nicht zu rechtfertigen sein würde, für lokale Bedürfnisse, welche bisher anstandslos durch die vorhandenen Züge befriedigt wurden, nunmehr eine grössere Anzahl besonderer Lokalzüge neu einzurichten. In diesen Fällen darf die Eisenbahnverwaltung vielmehr voraussetzen, dass die örtlichen Einrichtungen sich dem Fahrplan anpassen. Für das bürgerliche Leben hat die Einführung der Einheitszeit die Folge, dass beispielsweise im äussersten Westen Deutschlands die bisherige Zeit um 8 Uhr Vormittags nunmehr auf einen Zeitpunkt fällt, in welchem die Uhr dem mittleren Sonnenstande nach erst etwa 7.30 Uhr Vormittags zeigen würde, im äussersten Osten dagegen auf einen Zeitpunkt, in welchem die Uhr dem Sonnenstande nach schon etwa 8.30 Uhr Vormittags zeigen würde. Wenn daher ein auf einer längeren Strecke verkehrender Personenzug auf einer Station im Westen bisher um 8.15 Uhr Vormittags M. E. Z. = 7.45 Uhr Ortszeit eintraf, also in angemessener Weise 15 Minuten vor dem um 8 Uhr Vormittags Ortszeit stattfindenden Beginn des Schulunterrichts oder des Dienstes in Amtsstuben, Kontors, Fabriken usw. und dieser Zug wegen anderweitiger Anschlussverbindungen nicht verlegt werden kann, also auch nach Einführung der Einheitszeit um 8.15 Uhr Vormittags auf der betreffenden Station eintreffen muss, so erfolgt, wenn der Schulunterricht um 30 Minuten früher, d. h. auf 8 Uhr M. E. Z. gelegt wird, die Ankunft des Zuges nunmehr erst 15 Minuten nach dem Beginn des Schulunterrichts. In diesem Falle würde es also erforderlich sein, dass der Beginn des Schulunterrichts nach wie vor auf 8.30 Uhr Vormittags M. E. Z., gleich 8 Uhr nach der früheren Ortszeit, festgesetzt bleibt, um auch die Ankunft des Zuges 15 Minuten vor dem Schulanfang beizubehalten. Abgesehen von dieser erwünschten Wechselbeziehung zwischen dem Fahrplan und dem Schulunterricht usw. würde es auch in den Wintermonaten, namentlich in der Zeit von etwa 4 Wochen vor bis etwa 4 Wochen nach dem kürzesten Tage mit Rücksicht auf die um 8 Uhr Vormittags (= 7.30 Uhr Vormittags Ortszeit) noch herrschende Dunkelheit angezeigt sein, den Schulunterricht zu der bisherigen mittleren Sonnenzeit von 8 Uhr = 8.30 Uhr Vormittags M. E. Z. anfangen zu lassen. Der von einer Seite gegen die Festsetzung des Beginns des Schulunterrichts auf 8.30 Uhr Vormittags angeführte Grund, dass diese Maassregel die Kinder ganz unnöthiger Weise bis in die Mittagshitze hinein in die Schulräume einzwängen würde, ist nicht zutreffend, weil der Beginn des Unterrichts um 8.30 Uhr Vormittags bezw. der Schluss des Unterrichts um 12.30 Uhr Nachmittags M. E. Z. mit der früheren, nach dem mittleren Sonnenstande bemessenen Zeit von 8.00 bezw. 12.00 Uhr völlig übereinstimmt. In denjenigen Orten, in welchen der Unterschied zwischen der Mitteleuropäischen und der mittleren Sonnenzeit weniger als eine halbe Stunde beträgt und eine entsprechende Aenderung des Fahrplans nicht herbeigeführt werden kann, würde der Beginn des Unterrichts usw. etwa auf 8.15 Uhr Vormittags anzusetzen sein. Ein sachlicher innerer Grund gegen die bezeichnete anderweitige Festsetzung des

Anfangs des Schulunterrichts, der Arbeit in Büreaus, Kontors, Fabriken und an sonstigen Arbeitsplätzen dürfte nicht angeführt werden können. Es bedarf nur der in den meisten Fällen einfachen Anpassung an die durch die Einführung der Einheitszeit geänderten Verhältnisse bezw. in einzelnen Fällen der geringfügigen Aenderung einer bisherigen Lebensgewohnheit. Für die im äussersten Osten Deutschlands belegenen Orte treten insofern ähnliche Aenderungen ein, als an denselben die Zeit um 8 Uhr Vormittags M. E. Z. auf einen Zeitpunkt fällt, zu welchem die Uhr dem mittleren Sonnenstande nach schon 8.30 Uhr Vormittags zeigen würde. Für diese Orte würde es allerdings angemessen erscheinen, den Schulunterricht wenigstens im Sommer schon um 7.30 Uhr Vormittags M. E. Z. (= 8 Uhr Vormittags mittlerer Sonnenzeit) beginnen zu lassen, damit der Schluss des Unterrichts nicht in eine spätere und heissere Zeit als bisher fällt. Andererseits würde es für diese Orte wegen der Nachmittags scheinbar zeitiger als bisher beginnenden Dunkelheit angemessen sein, Einrichtungen zu treffen, dass der Schluss des Nachmittags-Unterrichts usw. im Winter nicht zu einer späteren Zeit als bisher, also etwa schon um 3.30 Uhr Nachmittags M. E. Z. (= 4 Uhr Nachmittags mittlerer Sonnenzeit), erfolgen kann."

Die Oberpräsidenten sind ersucht worden, in geeigneter Weise darauf hinzuwirken, dass in denjenigen Fällen, in denen der Fahrplan der Eisenbahnzüge wegen anderweitiger Rücksichten nicht geändert werden kann, die Einrichtungen des bürgerlichen Lebens, so weit als irgend angänglich, mit dem Fahrplan der Eisenbahnzüge in Einklang gesetzt werden.

Bezeichnung von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Der Stationsname Johannisthal-Niederschönweide ist fortan „Johannisthal-Nieder-Schöneweide" zu schreiben.

Direktionsbezirk Magdeburg. Die an der Bahnstrecke Lehrte-Stendal belegene Haltestelle Immensen erhält fortan die Bezeichnung „Immensen-Arpke".

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Seit dem 15. d. Mts. werden auf der Haltestelle Boesdorf auch Leichen und lebende Thiere abgefertigt.

Direktionsbezirk Erfurt. Der an der Bahnstrecke Berlin-Halle zwischen den Stationen Gross-Lichterfelde und Gross-Beeren neu errichtete Haltepunkt Gross-Lichterfelde-Süd wird am 1. August d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Erfurt. Vom 1. Oktober d. J. ab werden

a) nach und von den Stationen Pratau, Kötschau, Luckenau, Lützkendorf, Könitz, Marktgölitz, Reuden, Wutha, Guxhagen und Grossheringen Fahrzeuge, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können,

b) nach und von den Stationen Fröttstädt und Friedrichroda Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen aus erfolgen kann,

c) nach und von den Stationen Stotternheim, Leubingen, Griefstedt, Oberröblingen a. d. Helme, Dietzhausen, Rohr, Altmorschen, Beiseförth, Dachrieden und Hönebach Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen aus erfolgen kann, sowie schwerwiegende Fahrzeuge (Lokomobilen, Künstlerwagen u. dergl.)

zur Beförderung nicht mehr angenommen.

Vorarbeiten.

Der Stadtgemeinde Stralsund ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Stralsund über Richtenberg und Franzburg nach Triebsees ertheilt worden.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1892 bezw. 1892/93 ist festgestellt worden:

bei der	M.
1. Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn auf	1 035 000
2. Ostpreussischen Südbahn auf	270 000
3. Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn auf	706 200
4. Cronberger Eisenbahn auf	24 000
5. Eisern-Siegener Eisenbahn auf	54 270
6. Brölthaler Eisenbahn auf	19 500
7. Breslau-Warschauer Eisenbahn auf	46 057
8. Altdamm-Colberger Eisenbahn auf	302 400

Staffeltarife.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat, nachdem aus den Kreisen der Mühlenindustrie von vielen Seiten über die schädigende Wirkung der auf den Preussischen Staatsbahnen für Mühlenfabrikate eingeführten Staffeltarife Beschwerde geführt und eine Abänderung dieser Tarife beantragt worden ist, eine Erörterung der einschlägigen Fragen im Kreise einer Anzahl von Interessenten aus verschiedenen Landestheilen ermöglicht. Die Konferenz fand vor einigen Tagen im Sitzungssaale der Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten statt. In seinem Einladungsschreiben spricht sich der Herr Minister der „Köln. Ztg." zufolge dahin aus, dass, wenngleich es einerseits nicht als festgestellt erachtet werden könne, dass die in einzelnen Landestheilen hervorgetretene minder günstige Lage der Mühlenindustrie zu einem wesentlichen Theil auf das Bestehen der Staffeltarife für Mühlenfabrikate zurückzuführen sei, diese Tarife auch für grössere Gebiete des Landes zweifellos wünschenswerthe und nothwendige Erleichterungen herbeiführten, es andererseits doch für geboten zu erachten sei, in eine nähere Untersuchung darüber einzutreten, ob es angängig und nützlich wäre, eine Aenderung dieser Tarife vorzunehmen. Da es aus überwiegenden Gründen der wirthschaftlichen Interessen des Landes zur Zeit nicht zulässig sei, die gegenwärtigen ermässigten Getreidetarife zu ändern, es auch bei der engen Verbindung der Tarifirung von Getreide und Mühlenfabrikaten und im Hinblick auf die historische Entwickelung dieser Tarifgestaltung für ausgeschlossen erachtet werden müsse, Mühlenfabrikate allein wieder in den Spezialtarif I zurückzuversetzen, so würde nach Ansicht des Ministers eine Umgestaltung der Eisenbahntarife für Mühlenfabrikate nur in dem Rahmen der Bildung von Tarifen mit fallender Skala möglich sein.

Aus Belgien.

Eecloo-Genter Eisenbahn in 1892.

Diese Bahn hatte im Jahre 1892 auf ihrer eigenen Linie sowie auf der gepachteten Eecloo-Brügger Eisenbahn eine Betriebseinnahme von 698 212 Frcs. (gegen 684 677 Frcs. in 1891), eine Betriebsausgabe von 404 767 (403 329) Frcs. und einen Ueberschuss von 293 445 (291 348) Frcs.; davon erhielt die Eecloo-Brügger Eisenbahn 121 519 (122 761) Frcs., so dass zu Gunsten der Eecloo-Genter Gesellschaft 171 926 (168 587) Frcs. blieben. Hierzu traten an Uebertrag aus dem Vorjahre 485 (307) Frcs. und an laufenden Zinsen usw. 50 658 (30 492) Frcs.; von der 223 069 (199 386) Frcs. betragenden Summe blieben nach Bestreitung der 81 923 (83 026) Frcs. erfordernden Lasten 141 146 (116 360) Frcs. verfügbar, von denen 5 993 Frcs. zur Abschreibung auf Betriebsmittel, 60 000 Frcs. zur Ausstattung der Rücklagen, 74 875 Frcs. zur Vertheilung von je 25 Frcs. Gewinn an die Vorzugs-Antheilscheine verwendet und 279 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Ruhegehaltskasse der Grossen Belgischen Centralbahn.

Die von der Grossen Belgischen Centralbahn eingeführte Ruhegehaltskasse, deren Hauptbestimmungen wir in Nr. 38 S. 358 d. Ztg. mitgetheilt haben, hat zu einem Meinungsaustausch im „Moniteur des intérêts matériels" Anlass gegeben. Ein Versicherungstechniker sucht den Nachweis zu führen, dass die Gesellschaft einen weit höheren Zuschuss zu leisten haben wird, als — wie sie voraussetzt — etwa den Betrag der Einzahlungen der Beamten; jedenfalls würde eine Versicherungsgesellschaft viel höhere Beträge fordern. Dagegen wendet einer der Ausarbeiter der Kassensatzungen ein, dass die Kasse, wenn sie unter den jetzigen Verhältnissen schon seit Bildung der Grossen Centralbahn bestanden hätte, nachweislich vollkommen leistungsfähig sein würde, ohne eine höhere Belastung der Gesellschaft. Wenn die Versicherungsgesellschaften höhere Beiträge forderten, so rühre das daher, weil diese ihr Kapital zu verzinsen, Verwaltungskosten zu bestreiten und hohe Beträge für Anzeigen und sonstige Unkosten auszugeben haben.

Aus Frankreich.

Betrieb der Pariser Gürtelbahnen.

Der neue Direktor der Pariser Gürtelbahnen, Roederer, hat nach einjähriger Erfahrung in einem der Genossenschaft der Gürtelbahnen erstatteten Berichte erklärt, dass er mit eigenen Fahrbetriebsmitteln imstande sein würde, aus dem Betriebe der beiden Gürtelbahnen einen Ueberschuss von 100 000 Frcs. jährlich zu erzielen. Der Gürtelbahn-Ausschuss hat infolge dessen in einer am 3. Mai d. J. abgehaltenen Sitzung beschlossen, für die Grosse Gürtelbahn eigene Fahrbetriebsmittel neu anzuschaffen und den Fahrpark der Kleinen Gürtelbahn in genügendem Maasse zu verstärken, damit beide

Bahnen von einem noch zu bestimmenden Zeitpunkt, spätestens aber vom 1. Januar 1894 ab, in eigener Verwaltung betrieben werden können.

Bisher besass die Kleine Gürtelbahn nur einige Maschinen und einige Personenwagen, während die übrigen Fahrbetriebsmittel von der Westbahn gegen Entschädigung beigestellt wurden. Die Grosse Gürtelbahn wird bezüglich der Strecke von Noisy le Sec über Villeneuve Saint Georges bis Juvisy von der Ostbahn, bezüglich der Strecke von Juvisy über Versailles, Achères und Argenteuil bis Noisy le Sec von der Westbahn betrieben.

Der Dienstvertrag der Eisenbahnbeamten.

Im Jahre 1872 beantragten die Abgeordneten de Janzé und Raoul Duval in Paris eine fünfte Abtheilung des Rathes der Ehrenmänner (Conseil des prud'hommes) zu schaffen und sie mit der Untersuchung und Schlichtung von Streitigkeiten zwischen den Eisenbahngesellschaften und ihren Beamten zu betrauen, doch lehnte die Nationalversammlung den Antrag ab, weil er in die geordnete Rechtspflege eingriff. Im Jahre 1874 legte Cazot einen Antrag vor, der nur die Lokomotivführer und Heizer berücksichtigte und deren Entlassung nur unter bestimmten, im Voraus durch eine Regierungsverordnung festzustellenden Voraussetzungen zuliess, doch trennte sich die Kammer, ehe der Antrag geprüft war. Im Jahre 1876 von Germain Casse wieder vorgelegt, hatte er das gleiche Schicksal infolge der Kammerauflösung von 1877; Germain Casse nahm ihn 1878 wieder auf und dehnte ihn auf alle angestellten Beamten der Eisenbahnen aus, wobei er die Entscheidung der Streitigkeiten zwischen Gesellschaften und Beamten dem Rathe der Ehrenmänner übertrug. Am 24. Februar 1881 begann die Verhandlung, die zur Ablehnung des Antrages, sowie eines Gegenantrages von Trarieux führte. Im Jahre 1882 wurden zwei verschiedene neue Anträge einerseits von Raynal und Waldeck-Rousseau, andererseits von Delattre und de Janzé vorgelegt; der zur Prüfung eingesetzte Ausschuss gab den Grundsatz einer besonderen Rechtsprechung zu und ernannte Delattre zum Berichterstatter. In der Verhandlung vor der Kammer beschloss man diejenigen Eisenbahnbediensteten und -Arbeiter, welche den Ruhegehalts- und Unterstützungskassen angehören, den angestellten (commissionés) Beamten gleichzustellen; dagegen wurde die besondere Rechtsprechung abgelehnt, die Streitigkeiten wurden demnach vor die gewöhnlichen Gerichte verwiesen, sollten aber als dringend und im abgekürzten Verfahren behandelt werden. Der Senat nahm indessen den Beschluss der Kammer nicht an und glaubte sich auf eine Aenderung des für derartige Fälle maassgebenden Art. 1780 des bürgerlichen Gesetzbuches beschränken zu sollen. Die neue Verhandlung in der Kammer führte am 29. Dezember 1888 zur Annahme des Senatsentwurfs, doch wurden einige besonders auf die Eisenbahnbeamten bezügliche Bestimmungen hinzugefügt; der Senat seinerseits lehnte diese Bestimmungen ab mit Ausnahme der Vorschrift, dass die Ruhegehalts- und Unterstützungs-Kassenordnungen dem Minister zur Genehmigung zu unterbreiten sind. Die Kammer gab endlich nach und ertheilte am 22. Dezember 1890 dem Senatsentwurf ihre Zustimmung.

Zugleich gab aber die Kammer ihrem Ausschuss den Auftrag, die nicht angenommenen Bestimmungen, soweit sie erforderlich erscheinen, zu einem neuen Gesetzentwurf zusammenzufassen. Im Namen dieses Ausschusses hat der Abgeordnete Raymond Leygue (Ober-Garonne) vor kurzem der Kammer Bericht erstattet. Die ablehnende Haltung des Senats war — wie der Ausschuss wohl weiss — aus der Erwägung hervorgegangen, dass ein besonderer Entwurf für die Eisenbahnbeamten ein Ausnahme- und Begünstigungsgesetz schaffe. Zur Entkräftung dieses Einwandes weist der Ausschuss darauf hin, dass die Französischen Gesetzbücher mehrere Arten von Gewerbemiethe unterscheiden und auf sie verschiedene Regeln anwenden. So bestimmt Art. 270 des Handelsgesetzbuches: „Jeder Matrose, welcher beweist, dass er ohne gültigen Grund entlassen ist, hat gegen den Kapitän Anspruch auf Entschädigung.“ Der Ausschuss verwahrt sich gegen die jetzige Rechtsprechung, nach der die angestellten Beamten ohne Grund und ohne Entschädigung entlassen werden können; das Gutdünken einer Gesellschaft sei kein genügender Grund, um ohne Entschädigung die Laufbahn eines Angestellten abzubrechen, der sich oft durch sein Alter und die Arbeit, der er einen Theil seines Lebens gewidmet hat, in der Unmöglichkeit befindet, sich eine andere Lebensstellung zu schaffen. Aus diesen Erwägungen ist der Ausschuss zur Vorlage folgenden Entwurfs gelangt:

Art. 1. Der Vertrag, durch den die Eisenbahngesellschaften und -Verwaltungen die Dienste ihrer angestellten Beamten miethen, kann ohne gesetzmässigen Grund durch den Willen eines der beiden vertragschliessenden Theile nur gegen Vergütung des dem andern Theile verursachten Schadens gelöst werden. Den angestellten Beamten werden diejenigen Eisenbahnbediensteten und -Arbeiter, welche an den Ruhegehalts- und Unterstützungskassen theilnehmen, gleichgeachtet. Bei Festsetzung der zutreffenden Falls zu gewährenden Entschädigung sind das Gehalt, die Gebräuche, die Art des gemietheten Dienstes, die verflossene Zeit, die zwecks Erwerbung von Ruhegehalt bewirkten Gehaltsabzüge und Einzahlungen und überhaupt alle Umstände in Rechnung zu ziehen, welche das Vorhandensein und die Grösse des verursachten Schadens darthun können. Jede widersprechende Abmachung ist nichtig.

Art. 2. Innerhalb eines halben Jahres nach Veröffentlichung des gegenwärtigen Gesetzes hat eine Regierungsverordnung festzusetzen: a) die Aemter, welche die Gesellschaften nur angestellten oder solchen Beamten anvertrauen können, die nach spätestens einjähriger Probedienstzeit angestellt werden müssen; b) die Gründe, wegen deren gegen die angestellten Beamten die Strafe der Entlassung oder der Zurückversetzung ausgesprochen werden kann.

Art. 3. Das Gehalt eines bei Ausübung seines Dienstes verletzten oder getödteten Arbeiters ist bis zu endgültiger Entscheidung der Gerichte an ihn, seine Wittwe oder seine Kinder weiter zu zahlen.

Art. 4. Im Laufe desjenigen Jahres, welches der Veröffentlichung des gegenwärtigen Gesetzes folgt, haben die Eisenbahngesellschaften Ruhegehalts- oder Unterstützungskassen zu bilden, deren Satzungen dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Genehmigung zu unterbreiten sind.

Art. 5. Die Streitigkeiten, zu denen etwa die Anwendung der Art. 1 und 2 des gegenwärtigen Gesetzes Anlass gibt, sind, wenn sie vor die Civil- und Berufungsgerichte gebracht werden, im abgekürzten Verfahren und als dringend zu behandeln.

Art. 6. Das gegenwärtige Gesetz ist auf die Lokalbahn-Gesellschaften anwendbar.

Die Kriegssendungen während des Feldzuges 1870/71.

Nachdem der Anspruch des Staates gegen die Eisenbahngesellschaften bezüglich der Kriegs m a t e r i a l sendungen durch die Entscheidung des Staatsraths abgelehnt ist (vgl. Nr. 32 S. 303 dieser Zeitung), hat der Abgeordnete Pelletan die Truppensendungen während des Feldzuges, für welche die grossen Gesellschaften 79 000 000 Frcs. erhalten haben, ins Auge gefasst und in der Kammer den Antrag eingebracht, einen Untersuchungsausschuss einzusetzen, der die Rechnungen über die genannten Kriegssendungen zu prüfen hat. Der von der Kammer eingesetzte vorläufige Ausschuss, namens dessen der Abgeordnete Georges Trouillot kürzlich Bericht erstattete, hat sich dem Antrage Pelletan's durchaus angeschlossen.

Frachtermässigung für Futtermittel.

Auf das Rundschreiben des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 26. Mai d. J., betreffend Ausdehnung der zugestandenen Frachtermässigung für Futtermittel (vgl. Nr. 45 S. 439 dieser Zeitung), haben die Eisenbahnverwaltungen sich zwar bereit erklärt, die Ermässigungen noch für fernere Futtermittel zuzugestehen, doch haben sie gegen eine Ausdehnung der Ermässigung auf ein ganzes Jahr eingewendet, dass dann der Schluss der Ermässigung noch in die nächste Futterernte fallen würde. Der Minister hat infolge dessen den Kammern einen bezüglichen dringenden Gesetzentwurf vorgelegt und bei der Verhandlung die Erklärung abgegeben, dass, wenn nach 3 Monaten der gegenwärtige Zustand noch andauern sollte, von neuem auf gesetzlichem Wege für Abhilfe gesorgt werden würde. Der Senat und die Kammer haben demzufolge am gleichen Tage den Entwurf genehmigt und das „Journal officiel“ vom 3. Juni d. J. veröffentlicht das Gesetz mit folgendem Wortlaut:

„Die Eisenbahngesellschaften und die Staatsbahnverwaltung werden ermächtigt, von Veröffentlichung des gegenwärtigen Gesetzes ab auf 3 Monate die Sätze ihrer allgemeinen, Ausnahme- und Verbandstarife für volle Wagenladungen (Eil- und Frachtgut) bezüglich folgender Waaren: Futter, Heu, Stroh, Kleie, Getreideabfälle in Säcken, Oelkuchen, Träber, Feldbohnen, Torfstreu und Haidekraut zur Streu um 25 % zu ermässigen.“

Aus Spanien und Portugal.

Saragossa-Mittelmeer-Eisenbahn.

Einige Englische Schuldscheininhaber der Bahn klagten vor dem Richter North gegen die Vertrauensmänner der Gesellschaft (London commissioners of the Saragossa and Mediterranean railway company), dass diesen in Anbetracht der Unmöglichkeit, mit den vorhandenen Mitteln die ganze Bahn zu vollenden, untersagt würde, den am 1. April d. J. fälligen Zinsschein vom Kapital einzulösen, dass vielmehr das noch in den Händen der Vertrauensmänner vorhandene

Kapital (etwa 223 000 £) an die Schuldscheininhaber zurückgezahlt würde. Der Richter hat im Sinne der Klage entschieden, die Rückzahlung aber von Erfüllung der gesetzlichen Förmlichkeiten abhängig gemacht. Die Erfüllung dieser Lasten würde viel Zeit und ein langes Verfahren erfordern, was durch eine gütliche Verständigung der Betheiligten zu vermeiden wäre; man schlägt daher vor, zunächst die Anfangsstrecke zu vollenden und dadurch die Staatsbeihilfe und die hinterlegte Bürgschaftssumme zu sichern. So würden eine Menge Ansprüche beseitigt, die sich weit höher belaufen als die Kosten der Vollendungsarbeiten. Man hat infolge dessen bei der Spanischen Regierung angefragt, ob sie die Vollendung der Anfangsstrecke als Erfüllung der Konzession annehmen wolle; zugleich ist auf den 7. Juni d. J. eine Gläubigerversammlung nach London berufen worden, um auf dieser Grundlage eine Verständigung zu erzielen, doch haben die Vertrauensmänner der Gesellschaft Verwahrung gegen diese Versammlung eingelegt.

Man glaubt, dass nach Erfüllung der gesetzlichen Lasten wenigstens $2^1/_4$ £ auf die Schuldverschreibung zurückgezahlt werden können. Der ursprünglich mit der Sociedad constructora de Barcelona und mit Joachim Henrich abgeschlossene Bauvertrag ist durch keinen anderen ersetzt worden, doch sind alle seitdem an der Anfangsstrecke ausgeführten Arbeiten das Werk der Aragon and Catalunia railway company und von Dawson and Lane.

Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft.

Die Gesellschaft hat dem Minister folgenden Vergleich mit ihren Gläubigern vorgelegt:

Gegenwärtig sind im Umlauf 658 563 Stück 3 % Schuldverschreibungen, 99 046 Stück 4 % Schuldverschreibungen, 94 510 Stück 4,5 % Beïra-Baixa-Schuldverschreibungen 1. Reihe und 61 871 Stück andere 4,5 % Beïra-Baixa-Schuldverschreibungen. Die 4,5 % Beïra-Baixa-Schuldverschreibungen 1. Reihe erfahren in ihrer Anzahl keine Aenderung, sondern nur darin, dass ihr Zins von 4,5 auf 3 % ermässigt wird. Dagegen werden die 99 046 Stück 4 % Schuldverschreibungen in 132 061 und die 61 871 Stück andere 4,5 % Schuldverschreibungen in 92 806 Stück neue 3 % Schuldverschreibungen umgewandelt; hierzu kommen die 658 563 älteren 3 % Stücke, sodass sich im ganzen 883 430 Stück 3 % Schuldverschreibungen ergeben. Diese werden in Gruppen von je 30 Stück eingetheilt und jede dieser Gruppen erhält nunmehr 10 Schuldverschreibungen 1. Hypothek, die auf je 500 Frcs. lauten und festen 3 % Zins beziehen, ferner 10 Schuldverschreibungen 2. Hypothek, die auf den gleichen Betrag lauten aber nur veränderlichen Zins bis zu 3 % beziehen, endlich 1 Antheilschein der Gesellschaft. Die schwebende Schuld beträgt 9 100 Contos de reis nebst 364 Contos bis Ende 1892 aufgelaufener Zinsen; sie wird beglichen durch 146 000 Schuldverschreibungen 1. Hypothek, die zum Preise von 360 Frcs. angerechnet werden.

Aus dem Umtausch sämmtlicher 3 % Schuldverschreibungen erhält man demnach 294 476 neuer Stücke; davon gehen 40 613 Stück, die den von der Grossen Spanischen Centralbahn verpfändeten entsprechen, ab, sodass 253 863 Stück verbleiben. Hierzu kommen 94 510 Stück (früher 4,5 % Beïra-Baixa 1. Reihe), ferner 146 000 infolge Umwandlung der schwebenden Schuld, sodann 50 000 (der Caceres und Westspanischen Bahn zur Ablösung der Zinsengewähr als Pfand gegeben), endlich 13 714 Stück (Ausgleich von Rechnungen mit der Grossen Spanischen Centralbahn). Dies ergibt zusammen 558 087 Stück neuer 3 % Schuldverschreibungen 1. Hypothek; da 560 000 Stück geschaffen werden, bleiben noch 1 913 Stück verfügbar.

Von den Reinerträgen der Gesellschaft werden vom 1. Januar d. J. folgende Lasten in der angegebenen Reihenfolge bestritten: 1. die Zinsen der Schuldverschreibungen 1. Hypothek, 2. ein Betrag, der zur Tilgung dieser Schuldverschreibungen innerhalb 60 Jahren von 1893 ab ausreicht, 3. die Tilgung der Schuldverschreibungen 2. Hypothek, 4. die Zinsen dieser Schuldverschreibungen bis zum Betrage von 3 %. So lange diese Zahlungen nicht unverkürzt geleistet sind, haben die Antheilscheine keinen Anspruch auf Gewinn. Die Inhaber der Schuldverschreibungen haben Anspruch auf eine direkte Vertretung im Verwaltungsrath unter der Form eines Französischen Ausschusses, ohne dessen Genehmigung keine Vermehrung der Lasten, keine Anleihe, keine Ausdehnung des Unternehmens erfolgen darf.

Von der Balkan-Halbinsel.

Türkei.

Die Stadtbahn von Konstantinopel hat im Jahre 1892 3 402 000 Personen, die höchste bisher erreichte Anzahl, befördert. Der Reinertrag belief sich einschliesslich eines Uebertrags von 567 £ aus dem Vorjahre auf 8 966 £; die am 1. Mai d. J. in London abgehaltene Hauptversammlung beschloss, davon 3 750 £ zur Zahlung eines Gewinnes von 1,5 % zu verwenden, 4 674 £ den Rücklagen zuzuführen und 542 £ auf neue Rechnung vorzutragen. Die Rücklagen erhalten mit dieser Zuwendung einen Bestand von 42 000 £.

Griechenland.

Die Thessalische Eisenbahngesellschaft hatte 1892 eine Betriebseinnahme von 1 666 400 Drachmen (gegen 1 632 025 Dr. in 1891) oder 8 169 (8 000) Dr. für 1 km Betriebslänge; die Betriebsausgaben verzehrten 872 143 (800 119) Drachmen oder 4 275 (3 922) Dr. für 1 km Betriebslänge bezw. 52,34 (49,03) % der Einnahmen. Dieses Ergebniss wurde dadurch hervorgerufen, dass zwar der Verkehr die schon seit Jahren bemerkbare aufsteigende Bewegung beibehalten hat, dass aber die Einnahmen aus dem Frachtgutverkehr gleichwohl eine Verminderung erfahren haben; ausserdem wurden die Betriebsausgaben durch den hohen Wechselkurs belastet. Der Betriebsüberschuss belief sich auf 794 254 Dr. oder 3 983 Dr. für 1 km; dazu kommen 73 911 Dr. Uebertrag aus dem Vorjahre und 3 287 Dr. verjährte Gewinne aus dem Jahre 1886. Von der 871 452 Dr. betragenden Summe erforderten die Lasten 124 978 Dr., so dass 746 474 Dr. zur Verfügung der Antheilhaber standen. Davon wurden 653 392 Dr. zur Bezahlung von Steuern, zur Bestreitung der satzungsmässigen Rücklagen usw., sowie zur Gewinnvertheilung (je 6 Dr. auf den Antheilschein) verwendet und der Rest von 93 082 Dr. auf neue Rechnung vorgetragen. Die Anlagekosten beliefen sich Ende 1892 auf 24 175 170 Dr.; davon sind 23 000 000 Dr. durch Ausgabe von 92 000 Antheilscheinen von je 250 Dr. (von denen 120 getilgt sind) und 1 400 000 Dr. (von denen 8 000 Dr. getilgt sind) durch Ausgabe von Schuldverschreibungen aufgebracht. Die allgemeinen Rücklagen haben einen Bestand von 42 913 Dr. und die Rücklagen für Erneuerung und Werthabschreibung der Betriebsmittel einen solchen von 259 244 Dr.

Im Berichtsjahre hat die Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe einer eingeleisigen, mit 60 cm Spurweite herzustellenden Bahn von Wolo über Agria nach Leconia erhalten. Solange die kilometrischen Betriebseinnahmen unter 7 000 Dr. jährlich betragen, hat die Gesellschaft täglich zwei Züge in beiden Richtungen abzulassen; für je fernere 2 000 Dr. Einnahme für 1 km kann die Regierung einen neuen Zug in jeder Richtung verlangen. 25 Jahre nach Erlass der Konzession kann die neue Linie jederzeit gegen eine 5 % Verzinsung des Anlagekapitals verstaatlicht werden.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

Enteignung. 1. Bei der Schätzung der Werthverminderung des Restgrundstücks sind die demselben durch die neue Anlage entstehenden Vortheile nicht zu berücksichtigen. 2. Eine Klage auf Feststellung einer Entschädigungsverpflichtung für künftig eintretende Schäden ist unzulässig.

Aus den Entscheidungsgründen:

1. Die Frage, ob nicht das Haus durch seine jetzige Lage unmittelbar an der Strasse, behufs deren Anlegung die Enteignung stattgefunden hat, eine Wertherhöhung erfahren hat, darf bei der Abschätzung eines Minderwerthes nach dem Preussischen Enteignungsgesetze überhaupt nicht berücksichtigt werden. An sich zwar scheint die Berücksichtigung solcher wertherhöhender Momente, welche sich für das Restgrundstück unmittelbar aus der neuen Anlage ergeben, so wenig ausgeschlossen zu sein, als die Berücksichtigung derartiger unmittelbarer und gegenwärtiger werthmindernder Umstände, und diese Abwägung sich gegenüberstehender Momente scheint auch mit allgemeinen Rechtsgrundsätzen nicht unvereinbar zu sein. In der Theorie ist die Frage auch bestritten (siehe bei Eger Band I S. 204). Das Preussische Gesetz selbst enthält auch keine direkt entgegenstehende Vorschrift; denn diejenige in § 10 Abs. 2 betrifft nur das abzutretende Grundstück selbst. Allein die Frage kam bei der Berathung des Gesetzes im Schoosse der Gesetzgebungsfaktoren eingehend zur Erörterung. Schon die Motive zum Entwurf von 1864 haben eine das Kompensationsprinzip aussprechende Bestimmung als ungerecht, verfassungswidrig und höchst gefährlich verworfen und bei der Berathung des Gesetzes wurden die aus dem Herrenhaus hervorgegangenen, auf die Berücksichtigung solcher für das Restgrundstück etwa wertherhöhend in Betracht kommender Umstände abzielenden Anträge seitens der Regierung im Anschluss an die Motive entschieden bekämpft und vom Abgeordnetenhaus unter Billigung der in den Motiven ausgesprochenen Bedenken abgelehnt (siehe Eger Band I S. 215 ff., bei Bähr und Langerhans S. 43 ff.). Die Frage ist deshalb nach dem Preussischen Gesetz nicht als eine offene anzusehen, vielmehr im Sinne dieses Gesetzes verneinend zu beantworten. Es lässt sich auch in der That nicht verkennen, dass die Zulassung der Berücksichtigung von wertherhöhenden Umständen, welche sich aus

der neuen Anlage für das Restgrundstück ergeben oder ergeben können, unter Umständen für den Entschädigungsanspruch des Expropriaten höchst gefährlich werden könnten. Das Reichsgericht hat sich auch schon wiederholt für gleichgelagerte Fälle aus ähnlichen Erwägungen gegen die Zulässigkeit einer derartigen Kompensation oder Anrechnung ausgesprochen (Juristische Wochenschrift 1890 S. 212 Nr. 40, vergl. 1891 S. 432 Nr. 74).

2. Dagegen war dem weiteren gegen die Zulässigkeit der Feststellungsklage gerichteten Angriffe stattzugeben. Es kann einem begründeten Zweifel nicht unterliegen, dass nach dem Preussischen Enteignungsgesetz der Klägerin gegen die Beklagte auch der Anspruch auf Erstattung derjenigen Kosten zustand, welche ihr durch die auf Grund polizeilicher Vorschrift auferlegte Entfernung des am ersten Stock ihres Hauses befindlichen Balkons und durch die hiermit verknüpften Bauten erwachsen wären. Denn die polizeiliche Absprechung des Balkons aus dem Grunde, weil derselbe rücksichtlich seiner Höhe über dem Niveau des neuen verbreiterten, unmittelbar an das Haus der Klägerin herangerückten Oederweges nicht mehr den bestehenden baupolizeilichen Vorschriften entspreche, wäre als eine Folge der konkreten Enteignung, also im Kausalzusammenhang mit dieser Enteignung stehend anzusehen und zur vollen Entschädigung gehörte auch der Ersatz der fraglichen Kosten. Die Baupolizeibehörde hat nun der Klägerin gegenüber nur erklärt, dass „unter bewandten Umständen“ die Belassung des Balkons baupolizeilich nicht beanstandet werde. Der Klägerin ist ohne weiteres darin beizutreten, dass diese Erklärung ihr keine Garantie dafür biete, dass nicht dennoch einmal aus dem angeführten baupolizeilichen Grunde die Entfernung des Balkons verlangt und durchgesetzt werde. Auch ist nicht ersichtlich, dass in anderer Weise der Klägerin von der zuständigen Behörde Dispensation von der baupolizeilichen Vorschrift ertheilt worden wäre. Es besteht demnach auch jetzt noch die rechtliche Möglichkeit, dass künftig von der zuständigen Behörde aus dem erwähnten baupolizeilichen Grunde die Entfernung des in Frage stehenden Balkons verlangt werde. Droht diese Möglichkeit, so ist im Sinne des Gesetzes hiermit auch eine Benachtheiligung der Klägerin — als gegenwärtige Folge der Enteignung gegeben; denn es liegt auf der Hand, dass die Gefahr der polizeilichen Wegnahme des Balkons und der nothwendig hiermit verbundenen erheblichen Kosten werthmindernd auf das Grundstück der Klägerin einwirken muss. Den Ersatz des aus dieser Werthminderung ihr entstehenden Schadens hatte daher die Klägerin, wollte sie ihn geltend machen, sofort mit der Leistungsklage zu verfolgen. Es ist nicht zulässig, in solchen Fällen eine Feststellungsklage zu erheben, durch deren Erfolg dem Expropriaten auf unbestimmte Zeit hinaus die Verfolgung eines aus der Expropriation an sich abzuleitenden Entschädigungsanspruches gewahrt würde. Dies widerspräche vor allem der Vorschrift in § 30 des Preussischen Enteignungsgesetzes, wonach den Betheiligten eine Präklusivfrist von 6 Monaten für die Beschreitung des Rechtsweges gegen die Entscheidung der Verwaltungsbehörde über die Entschädigung gesetzt ist. Innerhalb dieser Frist hat der von der Enteignung Betroffene, will er sich bei der Entscheidung der Verwaltungsbehörde nicht beruhigen, allen ihm aus der Enteignung zugehenden Schaden mittelst der Leistungsklage — bei Vermeidung des Ausschlusses mit den betreffenden Ansprüchen — geltend zu machen, soweit es sich nicht um erst später erkennbar werdende nachtheilige Folgen der Enteignung der in § 31 bezeichneten Art handelt, wegen deren daselbst dem Entschädigungsberechtigten noch bis zum Ablauf von 3 Jahren nach der Ausführung des Theiles der die Enteignung veranlassenden Anlage, durch welche er benachtheiligt wird, ein im Rechtsweg verfolgbarer persönlicher Anspruch gegen den Unternehmer vorbehalten ist. Aus den Vorschriften der §§ 30, 31 wie aus der Entstehungsgeschichte derselben und den Verhandlungen der Gesetzgebungsfaktoren über sie folgt mit Nothwendigkeit, dass die von der Klägerin anstatt der Leistungsklage erhobene Feststellungsklage unzulässig ist.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 19. Dezember 1892 in der Sache W. w. Stadt Frankfurt a/M.)

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Dem Regierungs- und Baurath Claus in Kiel ist unter Versetzung nach Breslau die Stelle eines Mitgliedes des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Breslau-Halbstadt) in Breslau verliehen worden.

Der Ober-Baurath Ewald Vogel in Frankfurt a/M., der Eisenbahndirektor Matthiesen, Direktor des Betriebsamts in Flensburg, der Eisenbahn-Bauinspektor Nitschke in Bromberg und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Schmeisser in Altena sind gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 14. d. Mts. um $4^1/_2$ Uhr Nachmittags entschlief sanft, nach langem schweren Leiden im 63. Lebensjahre der Ober-Baurath

Ewald Vogel,

seit dem Jahre 1880 Dirigent der III. Abtheilung und seit April 1888 Vertreter des Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M.

Wir betrauern in ihm unsern langjährigen, durch hervorragende Kenntnisse und seltene Begabung ausgezeichneten Mitarbeiter.

Seine persönlichen Eigenschaften, namentlich das immer von neuem sich bethätigende Wohlwollen, sein Pflichteifer und seine nie fehlende Umsicht bei der Handhabung der Geschäfte haben ihm die Liebe und die Achtung seiner Kollegen und Untergebenen in hohem Maasse erworben.

Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren. (1482)

Frankfurt a/M., den 15. Juli 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. August d. J. wird der an der Bahnstrecke Berlin-Halle zwischen den Stationen Gross-Lichterfelde und Gross-Beeren neu errichtete Haltepunkt
Gross-Lichterfelde-Süd
für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Bis auf weiteres werden an dem neuen Haltepunkte anhalten:
in der Richtung nach Berlin die Züge Nr. 45, 9, 27, 47 und 21,
in der Richtung von Berlin die Züge Nr. 22, 164, 28, 10 und 50.

Erfurt, den 11. Juli 1893. (1483)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Der wegen Dammbeschädigung durch Hochwasser vom 6. Juni l. J. eingestellt gewesene Verkehr in der Strecke Hatna-Kimpolung wurde am 5. Juli l. J. wieder aufgenommen.

Wien, am 10. Juli 1893. (1484)

4. Güterverkehr.

Besondere Frachtermässigung für Streu- und Futtermittel. Für die nach sämmtlichen Kreisen der Regierungsbezirke Erfurt, Merseburg und der Provinz Hessen-Nassau bestimmten Sendungen von Streu- und Futtermitteln wird auf den Preussischen Staatsbahnstrecken eine weitere Frachtermässigung derart gewährt, dass 25 % der eingeführten Ausnahmefrachtsätze bezw. 25 % der auf die Preussischen Staatsbahnen entfallenden Frachtantheile den Empfängern im Reklamationswege zurückerstattet werden, wenn durch eine Bescheinigung des Vorstandes des landwirthschaftlichen Vereins oder des Landraths des Kreises nachgewiesen wird, dass das bezogene Streu- oder Futtermittel in dem landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers Verwendung findet, oder von einem landwirthschaftlichen Verein oder einem Gemeindeverbande bezogen und unter seine Mitglieder behufs Verwendung in deren eigener Wirthschaft zur Vertheilung gelangt.

Erfurt, den 14. Juli 1893. (1485)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der Königlichen Eisenbahndirektionen Magdeburg und Frankfurt.

Die Nachträge Nr. III zum Heft 1 und Nr. IV zum Heft 5 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn (direkte Frachtsätze für Eisenerze zum Hochofenbetrieb) treten ersterer am 10. d. Mts. und letzterer am 1. k. Mts. in Geltung. Dieselben sind bei den betheiligten Stationen kostenfrei erhältlich.

Strassburg, den 9. Juli 1893. (1486)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Güter- (einschliesslich Kohlen-) Verkehr Köln (rechtsrheinisch) etc.-Magdeburg. Am 15. Juli d. J. tritt zum Tarife

für den vorbezeichneten Güterverkehr ein Nachtrag (6) in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife sowie Berichtigungen enthält.

In den Nachtrag bezw. in die gleichfalls am 15. d. Mts. erscheinenden Nachträge zu den Gütertarifen Elberfeld- und Köln (linksrh.)-Magdeburg sind auch die Ausnahmesätze für Steinkohlen etc. von den Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Versandstationen nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie nach den Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg übernommen worden, wodurch der besonders herausgegebene Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. vom 15. Juli 1891 nebst Nachträgen vollständig in Wegfall kommt.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen niedrigeren Entfernungen und Frachtsätze noch bis zum 1. Oktober d. J. in Gültigkeit.

Der Nachtrag 6 ist bei den betheiligten Dienststellen zu 0,25 ℳ das Stück zu haben.

Köln, den 11. Juli 1893. (1487)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch-Russischer Flachs- und Hanfverkehr. Die Station Shogowo der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn wird mit sofortiger Geltung in den Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 2 für Flachs und Hanf etc. vom 1./13. April 1893 mit den nachstehenden Entfernungen und Frachtsätzen aufgenommen bezw. ist dieselbe zwischen Ostrow und Pondery einzuschalten und zwar:

Nach	Entfernung	I. Kategorie		II. Kategorie	III. Kategorie
		Kl. a	Kl. b		
	Werst	Frachtsätze für 100 kg in Rubel			
in Tabelle Ia Seite 8 bis 11 des Tarifs:					
Königsberg i. Pr.	653	1,98	1,51	1,30	1,30
Memel	705	2,13	1,62	1,40	1,40
Tilsit	619	1,87	1,48	1,30	1,30
Insterburg	568	1,77	1,38	1,30	1,30
Gumbinnen	544	1,73	1,34	1,29	1,29
Pillau	696	2,10	1,60	1,38	1,38
in Tabelle IIa Seite 54 des Tarifs:					
Schnittpunkt Königsberg östlich	653	1,98	1,51	1,30	1,30
in Tabelle IIb Seite 54 des Tarifs:					
Schnittpunkt Eydtkuhnen östlich	510	1,63	1,24	1,19	1,19
in Tabelle IV Seite 74 des Tarifs:					
Schnittpunkt Sosnowice östlich	1 023	2,98	2,26	1,60	1,60

Ferner sind sämmtliche Frachtsätze für Grodno nach den Stationen Memel und Tilsit, Seite 8 und 9, sowie Insterburg und Gumbinnen, Seite 10 und 11 des Tarifs, mit einem *) zu versehen und ist am Fusse dieser Seiten die Anmerkung aufzunehmen: „*) Die Frachtsätze von der Station Grodno nach den Stationen Memel und Tilsit bezw. Insterburg und Gumbinnen gelten nur für den Verkehr über den Grenzübergangspunkt Grajewo."

Bromberg, den 12. Juli 1893. (1488)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf etc. für den Verkehr ab Königsberg i. Pr. und ab Elbing. Die Station Grohn-Vegesack des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover wird mit sofortiger Geltung in den vom 13. April 1893 gültigen Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf usw. von Königsberg i. Pr. und Elbing mit den nachstehenden Entfernungen und Frachtsätzen aufgenommen und zwar:

a) in Tabelle I:

von Königsberg i. Pr.	von Elbing
954 km 2,14 ℳ Kl. a bezw. b für 100 kg.	837 km 1,84 ℳ Kl. a bezw. b für 100 kg.

b) in Tabelle II:

954 km 1,72 ℳ Kl. a bezw. b für 100 kg.	837 km 1,42 ℳ Kl. a bezw. b für 100 kg.

Ausserdem ist die genannte Station den auf Seite 9 unter Gruppe III des Tarifs aufgeführten Stationen zuzuzählen und daselbst zwischen Geestemünde und Hamburg B einzureihen.

Bromberg, den 8. Juli 1893. (1489)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. August 1893 kommt zum Kilometerzeiger für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg der Nachtrag 2 zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Eröffnungs-Zeiten von Neubaustrecken,
2. Entfernungen für die Stationen der Strecken Marienburg-Miswalde-Maldeuten und Elbing-Miswalde-Osterode, sowie abgekürzte Entfernungen, welche mit dem 1. September 1893, dem Tage der Betriebseröffnung auf diesen Strecken in Kraft treten und
3. Berichtigungen.

Soweit durch die Berichtigungen Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit dem 1. Oktober 1893 in Kraft.

Abzüge des Nachtrags 2 können durch die Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks bezogen werden.

Bromberg, den 9. Juli 1893. (1490)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie für Futtermittel vom 26. Juni d. J. Der vorbezeichnete Ausnahmetarif tritt mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab im Verkehre der Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. mit den Stationen der Württembergischen Staatsbahn und ab 16. d. Mts. mit den Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatsbahn und der Main-Neckarbahn in Kraft und gleichzeitig auch für den Verkehr mit den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Eisenbahn, sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, welcher sich über Strecken der Badischen Staatsbahn bezw. der Main-Neckarbahn bewegt und deshalb bisher ausgeschlossen war. (1491)

Frankfurt a/M., den 15. Juli 1893.

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Russischer Importverkehr. Am 1. Oktober dieses Jahres neuen Stils sind die folgenden, in dem Waarenverzeichnisse des Deutsch-Russischen Importtarifs unter den nachbenannten Nummern aufgeführten Artikel

Nr. 76. Asche, Gras-, als Düngemittel,
„ 107. Baker-Guano,
„ 351. Kompost,
„ 423. Dünger, Vogel-,
„ 424. Düngemittel, nicht besonders genannte,
„ 716. Grasasche als Düngungsmittel,
„ 730. Guano,
„ 731. Guano, Baker-,
„ 1403. Poudrette zum Düngen,
„ 1879. Superphosphate und
„ 2002. Vogeldünger

daselbst und in dem Anhange zu dem Waarenverzeichnisse zu streichen.

Bromberg, den 9. Juli 1893. (1492)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband, Berlin-Südwestdeutscher, Berlin-Württembergischer und Ostpreussisch-Württembergischer Güterverkehr. Der von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin unterm 21. Juni d. J. bekannt gemachte Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 26. Juni d. J. nebst den durch den Nachtrag I hierzu vom 12. Juli d. J. sowie den inzwischen im Verfügungswege eingeführten und veröffentlichten Ergänzungen findet, abgesehen von der schon von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin bekannt gemachten theilweisen früheren Gültigkeit, nunmehr und zwar mit Wirkung vom 22. d. Mts. ab im gesammten Bereiche des obengenannten Verbandes und der obenbezeichneten Verkehre Anwendung. Ausgeschlossen hiervon bleibt allein der Verkehr mit den Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Halberstadt-Blankenburger und Eisenberg-Crossener Bahn.

Erfurt, den 15. Juli 1893. (1493)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens aller betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit dem 1. August d. J. treten für die Beförderung von Erdwachs, roh, unverpackt in Ladungen von 10 000 kg von Boryslaw und Drohobycz nach Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Harburg und Stettin ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche auf den genannten Stationen zu erfahren sind.

Breslau, den 13. Juli 1893. (1494)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 15. Juli 1893 gelangt im vorgenannten Verkehr ein besonders ermässigter Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie für Futtermittel in Wagenladungen zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Stuttgart, den 14. Juli 1893. (1495)

Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Juli d. J. werden die Sächsischen Stationen Chemnitz und Falkenau in den Ausnahmetarif 7 für Garne aller Art, Baumwollgewebe usw. mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Zwischen und	Chemnitz		Falkenau i. Sachs.	
	Frachtsätze für 100 kg			
	a) 5 000 kg	b) 10 000 kg	a) 5 000 kg	b) 10 000 kg
Freiburg i. Schl.	2,21	1,95	2,21	1,95
Langenbielau	2,50	2,20	—	—
Oberlangenbielau	2,52	2,22	—	—
Reichenbach i. Schl.	2,47	2,18	—	—

Dresden, am 14. Juli 1893. (1496)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königl. Sächs. Staatseisenbahnen — schmalspurige Linien —. Der laut Bekanntmachung vom 29. vor. Mts. auf unsern normalspurigen Linien am 1. d. Mts. eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie Futtermittel, gilt vom 15. d. Mts. an auch für Sendungen auf den in unserer Verwaltung befindlichen Schmalspurbahnen.

Abdrücke dieses Tarifs sind bei den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Dresden, den 14. Juli 1893. (1497)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. Mit Wirkung vom 15. Juli 1893 gelangt im vorgenannten Verkehr ein besonders ermässigter Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie für Futtermittel in Wagenladungen zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Stuttgart, den 14. Juli 1893. (1498)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.)-Altona. Am 15. d. Mts. tritt der Nachtrag VII zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Caternberg und Brunsbüttel der Direktionsbezirke Köln (rrh.) und Altona und Ausnahmefrachtsätze für Giesserei - Roheisen von Station Niederdreisbach des Direktionsbezirks Köln (rrh.) und ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 13. Juli 1893. (1499)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 1. August d. J. treten die Hefte 1 (Gemeinschaftliches Heft) und 2 des Gütertarifs für den vorbezeichneten Verband in Kraft, enthaltend direkte Frachtsätze zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Eisern - Siegener Eisenbahn einerseits und Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, K. K. priv. Böhmischen Westbahn, a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch - Schlesischen Centralbahn, K. K. priv. Oesterreichischen Nordwest- und Süd - Norddeutschen Verbindungsbahn, K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen nebst den vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Niederösterreich) und priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits.

Durch dieselben werden die Gütertarife für den Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verband vom 15. Juli 1887, der Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Rheinland-Westfalen einerseits und der Dux - Bodenbacher Bahn andererseits vom 1. Juli 1887, der Gütertarif für den Rheinisch - Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband (Verkehr mit Oesterreich) vom 1. August 1890, die Ausnahmetarife für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichischen und den Rheinisch - Westfälisch-Böhmischen Koksverkehr vom 1. Januar 1891 nebst sämmtlichen zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen aufgehoben, wobei eine Reihe von direkten Frachtsätzen ohne Ersatz bleibt.

Der neue Tarif enthält neben vielfachen Frachtermässigungen, insbesondere für Getreide und Eisenwaaren in Sendungen von 10 000 kg, auch einige geringe Frachterhöhungen, insbesondere für Kokssendungen nach Stationen der Böhmischen Westbahn.

Soweit Frachterhöhungen eintreten oder direkte Frachtsätze ohne Ersatz bleiben, gelten die bisherigen Sätze noch bis zum 31. August d. J.

Die neuen Tarifhefte sind bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Köln, den 15. Juli 1893. (1500)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Am 1. August l. J. gelangt ein Nachtrag V zum Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Gütertarif vom 1. Dezember 1888 zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Waarenklassifikation.

München, 12. Juli 1893. (1501)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. Am 10. August d. J. n. St. (29. Juli a. St.) tritt zu dem Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr der erste Nachtrag in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für Torfstreu und Torfmull, sowie für Futtermittel von Sosnowice W. W. und J. D. E. nach den Verbandstationen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Oldenburgischen Eisenbahn, der Pfälzischen Bahnen, der Hessischen Ludwigs- und der Lübeck-Büchener Eisenbahn, sowie nach einigen Gemeinschaftsstationen der Main-Neckarbahn, der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn, der Bayerischen und der Badischen Staatsbahnen, sowie der Breslau - Warschauer Bahn enthält.

Druckexemplare des Tarifnachtrages sind von den Verbandstationen kostenfrei zu beziehen.

Breslau, den 12. Juli 1893. (1502)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Die für **Torfstreu-, Torfmull- und Futtermittelsendungen** nach der Rheinprovinz, der Provinz Hessen - Nassau, sowie bezüglich der Provinz Westfalen nach sämmtlichen Kreisen der Regierungsbezirke Arnsberg und Münster und nach den Kreisen Büren, Herford, Höxter, Lübbecke, Minden, Paderborn und Warburg des Regierungsbezirks Minden angeordnete Maassregel, nach welcher eine weitere Frachtermässigung im Betrage von 25% der am 26. Juni d. Js. eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Torfstreu, Torfmull und Futtermittel bezw. der Frachtantheile der Preussischen Staatsbahnen im Rückerstattungswege an die Empfänger eintritt, wenn durch eine Bescheinigung des Vorstandes des landwirthschaftlichen Vereins oder des Landraths des Kreises nachgewiesen ist, dass das bezogene Streu- oder Futtermittel in dem landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers Verwendung findet, oder von einem landwirthschaftlichen Verein oder einem Gemeindeverbande bezogen und unter seine Mitglieder behufs Verwendung in deren eigener Wirthschaft zur Vertheilung gelangt, wird auch auf Sendungen nach den Kreisen Halle i. W. und Wiedenbrück des Regierungsbezirks Minden ausgedehnt.

Hannover, den 15. Juli 1893. (1503)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im **Norddeutsch - Bayerischen Seehafenverkehre** kommen vom 1. August d. Js. ab anderweite theilweise ermässigte Frachtsätze für rohe Baumwolle zur Anwendung. Der bezügliche Tarifnachtrag kann vom 25. d. Mts. ab in den Tarifstationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 14. Juli 1893. (1504)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Beförderung von Heu und Stroh. Die Vergünstigung, wonach für Heu- und Strohsendungen in Wagenladungen mangels offener Wagen von mehr als 7,2 m Länge zwei offene Wagen regelmässiger Ladefähigkeit von je nicht mehr als 7,2 m Länge zur Beladung gestellt werden können unter Berechnung der Fracht für jeden dieser Wagen nach dem wirklichen Gewicht der Ladung, mindestens aber für je 5 000 kg nach dem Satze des Spezialtarifs III, wird mit sofortiger Gültigkeit auf den Verkehr mit den Stationen der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd ausgedehnt.

Altona, den 13. Juli 1893. (1505)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Ausgabe des Nachtrages VII zum Lokal-Gütertarife vom 1. März 1889. Mit 1. August 1893 tritt zum Lokal-Gütertarife Theil II vom 1. März 1889 der Nachtrag VII in Kraft.

Derselbe enthält in der Hauptsache einen geänderten Ausnahmetarif für Baumaterialien und Fabriks - Einrichtungsgegenstände.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der gefertigten Direktion, sowie durch die Stationen zum Preise von 5 kr. für das Stück erhältlich.

Teplitz, am 15. Juli 1893. (1506)
Die Direktion.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Aufhebung des Tarifes, Theil II — Heft D. Mit Gültigkeit vom 1. September 1893 wird der Tarif, Theil II — Heft D vom 1. Januar 1890 sammt Nachträgen I bis IV ausser Kraft gesetzt.

Als Ersatz hierfür gelangt am 1. September 1893 der Nachtrag II zu dem vom vom 1. Januar 1893 gültigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Prag, am 13. Juli 1893. (1507)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Einführung eines Tarifnachtrages. Am 1. August 1893 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. Januar 1893 gültigen Ausnahmetarife für Kalk (auch Dungkalk und Kalkabfälle) und Kalkstein in Kraft, welcher neue und geänderte Frachtsätze enthält und bei der gefertigten Generaldirektion kostenfrei abgegeben werden wird.

Wien, am 12. Juli 1893. (1508)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Einführung eines Tarifnachtrages. Am 1. September 1893 tritt zu dem vom 1. Januar 1893 gültigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes der Nachtrag II in Kraft, welcher neue Frachtsätze für die regulären Güterklassen und für einzelne Artikel, sowie diverse Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag wird bei der gefertigten Generaldirektion, sowie bei den übrigen betheiligten Verwaltungen zum Preise von 50 kr. pro Exemplar rechtzeitig erhältlich sein.

Durch diesen Nachtrag wird gleichzeitig der vom 1. Januar 1890 gültige Tarif, Theil II — Heft D, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes sammt Nachträgen I bis IV aufgehoben.

Prag, am 13. Juli 1893. (1509)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Einführung des Nachtrages II zum Ausnahmetarif für Getreide etc. Mit 1. August 1893 tritt zum Ausnahmetarif für Getreide etc. vom 1. November 1892 für den obbezeichneten Verkehr der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält
1. Aenderungen der besonderen Bestimmungen,
2. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen,
3. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Durch diesen Nachtrag werden die Schnittsätze des Ausnahmetarifes für Getreide etc. vom 26. Juni a. St./8. Juli n. St. 1886 für den Oesterr.-Ungar.-Russ. Eisenbahnverband ausser Kraft gesetzt, sodass dieser Tarif sammt den hierzu erschienenen Nachträgen I—V nunmehr gänzlich aufgehoben wird. Für die in diesen Nachtrag nicht mehr aufgenommenen Relationen bleiben jedoch diese Schnittsätze noch bis 31. August l. J. in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, 13. Juli 1893. (1510)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Einführung des Nachtrages III zum Tarif. Mit 1. August 1893 tritt zum Tarife vom 1. Juli 1892 für den obbezeichneten Verkehr der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält:
1. Aenderungen der Bestimmungen.
2. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen.
3. Druckfehlerberichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Bahnverwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, 13. Juli 1893. (1511)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen in 2 Loosen 8 Satz eiserne Lokomotiv-Windeböcke mit Trägern für je 40 000 kg Tragfähigkeit beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem technischen Büreau M., Brüderstrasse 36, von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von uns gegen postfreie Einsendung von baar 1,50 ℳ portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Windeböcken" zu dem auf Sonnabend, den 5. August 1893, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an die unterzeichnete Direktion, Claassenstrasse 10/12, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 14. Juli 1893. (1512)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Wege der öffentlichen Ausschreibung soll eine Dampfheizungs-Anlage für die Wagen-Revisionswerkstatt der Hauptwerkstätte Breslau O/S. beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem technischen Büreau M, Brüderstrasse 36, von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von uns gegen postfreie Einsendung von baar 1,50 ℳ portopflichtig abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Dampfheizungs-Anlage für die Hauptwerkstätte Breslau O/S. zu dem auf Sonnabend, den 5. August 1893, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an die unterzeichnete Direktion, Claassenstrasse 10/12, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 14. Juli 1893. (1513)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. Die vorhandenen abgängigen Materialien sollen verkauft werden. Verkaufsbedingungen und Verzeichniss sind bei unserer Magazinverwaltung einzusehen, auch durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ zu beziehen. Angebote, welchen ein durch Unterschrift anerkanntes Exemplar der Bedingungen beigefügt sein muss, sind bis zum 26. Juli cr., versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen, hier einzureichen.

Giessen, den 11. Juli 1893. (1514)
Grossherzogliche Direktion.

7. Offene Stellen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Für das technische Büreau der unterzeichneten Verwaltung werden zu baldigstem Antritte einige Maschineningenieure gesucht, die ausser gründlicher praktischer und theoretischer Vorbildung eine mehrjährige selbständige und erfolgreiche Beschäftigung in technischen Büreaus von Eisenbahnverwaltungen oder grösseren Fabriken für Lokomotivbau, Herstellung von Eisenbahnmaterial oder allgemeinen Maschinenbau nachweisen können.

Angebote sind mit Angabe der Ansprüche in Bezug auf Gehalt und Kündigungsfrist, sowie der Zeit, zu welcher der baldigst erwünschte Antritt erfolgen kann, unter Beifügung von Lebenslauf und der Nachweise über praktische und theoretische Ausbildung, sowie der speziellen bisherigen Beschäftigung als Maschineningenieur bis zum 1. August dieses Jahres nach hier einzureichen.

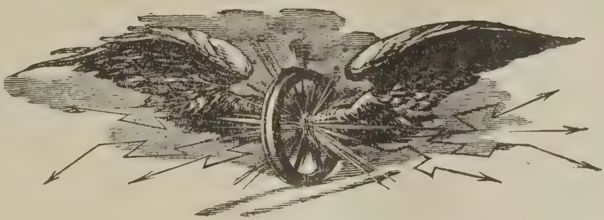
Chemnitz, den 12. Juli 1893. (1515JC)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 56. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 22. Juli 1893.

Inhalt:

Die Columbische Weltausstellung in Chicago.

(Fortsetzung aus Nr. 52.)

18. Landschaftlicher Charakter der Ausstellung und die Midway Plaisance.

Aus der sandigen, sumpfigen, wasserreichen Niederung, welche früher den Jacksonpark bildete, in der man vergebens nach hohen Bäumen und Anhöhen suchte, konnte nur eine sehr geschickte Hand eine parkartige Anlage schaffen, welche die zahlreichen Bauwerke zu einem harmonischen Ganzen künstlerisch zusammenfasste. Im Jahre 1890 wurden die Gartenarchitekten F. L. Olmsted & Co. mit der landschaftlichen Ausgestaltung des Ausstellungsgebietes beauftragt. Da an grossen Bäumen Mangel ist, hat man die vorhandenen Zwergbäume und Sträucher um so sorgfältiger zu erhalten gesucht und — so weit es eben der Verkehr der Volksmassen gerathen erscheinen liess —, durch Rasenanlagen vereinigt. Die „Waldinsel" inmitten der Lagune ist unverändert gelassen worden. Eine Sammlung von Azaleen, Rhododendrons und anderer blühender Sträucher erhöhen den Reiz dieses hübschen Eilandes. Die vorhandenen Wasserflächen wurden weiter ausgegraben und, da man Schüttungsboden brauchte, um die niedrigeren Theile der Ausstellung aufzuhöhen, durch neue Kanäle, wie das grosse Bassin, verbunden. Die Ufer der Wasserflächen haben Böschungen oder, wo es die Rücksicht auf die Architektur erforderte, Terrassen erhalten, die durch Statuen, Ballustraden, Freitreppen oder Säulenreihen belebt sind.

Der Charakter des Washingtonparks am westlichen Ende der Midway Plaisance, die ihn mit dem Jacksonpark verbindet, ist von dem des Hauptparks verschieden. Er bildet mit seinen Spaziergängen einen Ruhepunkt für die von allem Sehen ermüdeten, erholungsbedürftigen Besucher der Ausstellung. Der Lärm und die Unruhe der Ausstellung erreichen ihn hier, im Schatten des Grüns hoher Bäume, nicht mehr.

Anders die Midway Plaisance. Vor 1892 war diese, ebenso wie der Jacksonpark, eine landschaftliche Oede, die nur wenig besucht wurde. Sie ist zum eigentlichen „Jahrmarkt" der Ausstellung umgeschaffen worden. An den Seiten dieser an 200 m breiten und 1½ km langen Allee sind Theater, Panoramen, Thierzwinger, Bazare und andere Sehenswürdigkeiten angelegt; hier wird gekauft und verkauft. Der Zugang zu dieser „Messe" liegt in der Nähe des Frauengebäudes. Man hatte ursprünglich die Absicht, bei diesem Zugange einen eisernen Thurm zu errichten, der an Höhe den Eiffelthurm noch um ein Erkleckliches überragen sollte. Man gab diesen Ge-

danken später auf und wollte statt dessen eine 150 m hohe Spiralbahn in einem trommelartigen Eisengerüst hochführen. Auch dieser Plan blieb unausgeführt. In der Midway Plaisance sind weiterhin eine Reihe von Schaustellungen nach dem Vorbilde der Esplanade des Invalides der letzten Pariser Ausstellung eröffnet worden. Das Volksleben fremder Nationen ist in seiner wesentlichsten Eigenart erfasst und in der Nachbildung volksthümlicher Bauweisen veranschaulicht worden. Die zu vollständigen Dorfschaften vereinigten volksthümlichen Bauten bieten eine Fülle reicher Abwechselung. Das bedeutendste unter diesen Dörfern ist das Deutsche, welches bereits beschrieben ist. In der Nähe desselben, zu beiden Seiten der Allee, befindet sich eine Holländische Niederlassung. Hieran reihen sich ein Irisches, ein Türkisches Dorf und ähnliche Anlagen. Unter die gleiche Gattung fallen die Ostindische Ausstellung, die Strasse von Cairo, welche an die Rue de Caire der Pariser Ausstellung erinnert, ein Japanischer Bazar u. a. m.

Das grosse Ferris-Rad darf nicht unerwähnt bleiben, eine Art aufrechter Russischer Schaukel von 75 m Durchmesser, die auf zwei 40 m hohen Säulen ruht; der Fahrgast, den es zu einer luftigen Fahrt auf dieser Schaukel treibt, kann für seinen Obolus in einmaliger Rundfahrt einen Weg von mehr als 330 m zurücklegen.

19. Zugänglichkeit der Ausstellung und Verkehrsmittel.

Da der Ausstellungspark etwa 11 km vom Stadtmittelpunkte entfernt liegt, war die Frage der Personenbeförderung eine von grösster Wichtigkeit, und man hat dementsprechend die umfassendsten Vorkehrungen für die regelrechte Abwickelung des Verkehrs getroffen. Man hat den Schiffsverkehr des Michigansees, den Verkehr der den Jacksonpark berührenden Eisenbahnen und der Kabelbahnen ins Auge zu fassen, abgesehen von dem Omnibus- und Droschkenverkehr. Nach den getroffenen Erweiterungen der Verkehrslinien und der Vermehrung der Fahrzeuge hat man angenommen, dass es möglich sein würde, stündlich mindestens 100 000 Personen auf allen Verkehrslinien zu befördern. Von diesem Verkehre rechnete man auf die Strassenbahnen — zwei Kabelbahnen, nämlich die Wabash Avenue- und die States Streetbahn — stündlich etwa 15 000 bis höchstens 20 000 Personen. Die Illinois Centralbahn rechnete auf stündlich 30 000 Personen nach jeder Richtung, die Baltimore und Ohiobahn, zusammen mit der Chicago und Nordpazifischen Bahn auf 5 000 Personen, während die Ausstellungs-Dampfschifffahrtsgesellschaft ihren stündlichen Verkehr auf 15 000 Personen bezifferte. Die Alleehochbahn — City and South Side Rapid Transit Railway — schätzte ihre Leistungsfähigkeit auf 20 000 Personen. Zu diesen äusseren Verkehrsmitteln der Ausstellung tritt noch eine Reihe solcher, welche den Verkehr innerhalb des Ausstellungsgebiets vermitteln.

a) Der Aussenverkehr.

α) Die Schifffahrt auf dem Michigansee.

Auf einen durchgehenden Verkehr über den St. Lorenzstrom und die zahlreichen daran angelegten Kanäle — Lachinekanal, Beauharnais-, Cornwall-, Wellandkanal — und die Seen ist kaum zu rechnen. Die Northern Steamship Company hat jedoch mehrere elegant eingerichtete Schnelldampfer bei den Globe Iron Works zu Cleveland erbauen lassen, welche die ersten einer Flotte von 16 Fahrzeugen bilden, die im Lauf der Jahre zwischen Buffalo und Duluth, im Anschluss an die Great Northernbahn, in Dienst gestelllt werden sollen. Diese Strecke beträgt fast 1 800 km; die Fahrzeit wird daher, bei 30 km stündlicher Fahrgeschwindigkeit, 60 Stunden in Anspruch nehmen. Die Fahrzeuge sind Doppelschraubenschiffe von 116 m Gesammtlänge, 13 m Breite und 10,4 m Höhe, mit 7 000 indizirten Pferdekräften. Diese Schiffe laufen die Ausstellung an. Eine andere Schiffsgattung verkehrt zwischen Chicago und dem Jacksonpark und berührt unterwegs verschiedene Anlegestellen. Diese Dampfschifffahrts-Gesellschaft hat sich auch erboten, Dampferverbindungen nach verschiedenen 160 km im Umkreise liegenden Orten einzurichten. Die der sogen. Whalebackklasse angehörenden Dampfer dieser Gesellschaft nehmen zwischen 4 000 und 5 000 Personen auf. Sie legen die 11 km lange Strecke zwischen der Stadt und dem Park in 20 Minuten zurück. Die Dampfer haben 110 m Gesammtlänge; sie gleichen einem grossen halb untergetauchten Walfisch, der auf seinem Rücken einen Aufbau trägt; daher ihr Name. Diese Bauart wird anscheinend für die stürmischen Seen typisch werden. Nach der Form der Schiffe über der Wasserlinie soll sich die See nie über ihnen brechen; die Wellen sollen lediglich hinauf- und wieder zurückrollen. Im Bau sollen die Schiffe gegenüber der gewöhnlichen Konstruktion billiger sein und weniger Mannschaft erfordern.

Als Anlegestelle für die Ausstellungsdampfer ist ein 760 m langer und 76 m breiter Hafendamm — der Casino Pier — in der Verlängerung der Frontlinien des Ackerbaugebäudes und der Maschinenhalle in den See gebaut worden, auf dem eine Stufenbahn mit endlosen Plattformen den Verkehr mit der Ausstellung selbst vermittelt. Der Damm bildet einen rings am Umfang mit Steinschüttung befestigten Pfahlbau, der abgedeckt ist von einer starken, von kräftigen Holmen getragenen Bohlenlage. In der Längenachse, wo sich die Stufenbahn befindet, sind die Pfähle dichter gestellt als an den sonstigen Stellen.

Die Anlage des Hafendammes war ursprünglich in anderer Weise geplant, als sie ausgeführt worden ist. Man hatte vor, eine gebogene Mole in den See zu bauen und an ihrem Ende eine nach beiden Seiten gerichtete Quermole davor zu legen, so dass beiderseitige Hafenanlagen den Schiffen besseren Schutz gewährt hätten. Am Ende des Hauptdammes sollte ein Kasino errichtet werden. Man hat bereits frühzeitig auf Abänderung dieses Planes Bedacht genommen. Das Kasino hat seinen Platz an der Wurzel der Mole gefunden.

β) Die Bahnverbindungen.

Ausser den beiden Kabelbahnen, deren Leistungsfähigkeit mit Rücksicht auf die Ausstellung sehr bedeutend vermehrt worden ist, kommt zunächst in Betracht die durchlaufende Linie der Illinois Centralbahn, die freilich nicht in das Ausstellungsgebiet hineingeführt ist. Die Züge halten in verschiedenen in der Nähe der Ausstellung gelegenen Stationen, von denen die nächste allerdings nur wenig über 100 m von der Ausstellungsgrenze entfernt liegt. Die Bahn hat für den Ausstellungsverkehr die grossartigsten Vorkehrungen getroffen. Für gewöhnlich hat sie 6 Geleise, davon 2 für den Vorortverkehr; für den Ausstellungsverkehr sind noch 4 weitere Geleise hinzugekommen, von denen 2 für Eilzüge und 2 für gewöhnliche Züge verwendet werden. Der Betrieb wird unter Zugrundelegung des Blocksystems geführt. Die Züge können einander im Abstand von 2 Minuten folgen.

Die Allee Hochbahn ist im Gegensatz zu der Illinois Centralbahn in die Ausstellung hineingeführt. Der Endbahnhof befindet sich beim Transportgebäude. Der Betrieb dieser Bahn wird ähnlich gehandhabt, wie auf den Newyorker Hochbahnen; die Reisegeschwindigkeit der Züge ist indessen etwas grösser: sie beträgt 24 km, 5 km mehr als in Newyork. Diese grössere Geschwindigkeit ist nöthig, um mit den Kabelbahnen einen erfolgreichen Wettbewerb aufrecht erhalten zu können. Die Eingänge der Wagen liegen, wie in Newyork, an den Kopfseiten, während die Illinois Centralbahn Abtheilwagen führt, deren Einsteigöffnungen automatisch und gleichzeitig geöffnet und geschlossen werden. Die Anordnung der Kopfeingänge muss als ein Missgriff bezeichnet werden.

Ausser dem Alleebahnhof hat die Ausstellung noch einen zweiten, bei weitem grösseren Endbahnhof, der dem Verkehr der von ausserhalb Chicagos direkt kommenden Züge dient. Dieser Endbahnhof, der von der Illinois Centralbahn und Baltimore und Ohiobahn zusammen mit der Chicago und Nord-

pazifischen Bahn benutzt wird, hat 35 Geleise mit ausreichender Länge für aufzustellende Wagen. Die Geleise sind so angeordnet, dass sie einen schnellen und sicheren Betrieb gestatten und zu dem Zweck in Gruppen zu je 3 Geleisen zusammengefasst, von denen das mittlere als Rücklaufgeleis dient. Die Einrichtung dieses riesigen Bahnhofs geht weit über das Bedürfniss des Personenverkehrs hinaus, während er für die Installationszwecke der Ausstellung gute Dienste gethan hat.

b) Der Innenverkehr.

α) Die Stufenbahn auf dem Casino Pier.

Auf dem Pier ist zur Beförderung der Reisenden von den Schiffen nach der Ausstellung und umgekehrt eine Bahn mit endloser Plattform, die sich in beständiger Bewegung befindet, erbaut worden. Die Bahn entspricht in ihrer Einrichtung völlig einer im vorigen Jahre im Jacksonpark probirten Versuchsanlage. Sie bildet eine gerade Linie, an der in der einen Richtung hin, in der anderen zurück gefahren wird. An den beiden Enden befinden sich Schleifen, in denen die Fahrrichtung umgekehrt wird. Die Bahn ist auf ihrer ganzen Länge mit Wagen bedeckt, die einer an den andern angehängt sind. Diese Wagen bilden in ihrer Gesammtheit eine bewegliche Fahrbahn, die aber wiederum nach ihrer Breite getheilt ist in zwei Fahrbahnen, die sich mit verschiedener Geschwindigkeit bewegen. Daneben liegt auf einem 1,85 m hohen Gerüst eine feste Plattform, derart, dass von dieser festen Fahrbahn über die langsamer fahrende zu der schneller beweglichen hinübergestiegen werden kann. Die feste Plattform ist an zahlreichen Punkten zugänglich mittelst Drehkreuzen, an denen die Fahrgäste gegen Erlegung des Fahrpreises zugelassen werden. Um alle Zwischenräume zwischen den drei Plattformen zu vermeiden, übergreifen ihre Abdeckungen einander um ein geringes Maass. Dies bedingt eine ungleiche Höhenlage, was zu der Bezeichnung Stufenbahn geführt hat.

Die beiden beweglichen Plattformen werden von vierrädrigen Wagen getragen, die auf einem einzigen kontinuirlichen zweischienigen Geleis laufen. Die langsamer bewegliche Plattform ist fest mit den Wagengestellen verbunden, aber seitlich neben diesen vorgekragt, so jedoch, dass die Radflanschen oben freiliegen. Diese dienen einem kontinuirlich zusammenhängenden zweiten (Flach-) Schienenpaar als Auflager, mit dem die schneller bewegliche Plattform fest verbunden ist. Dieses zweite Schienenpaar reitet gleichsam auf den Rädern und wird von diesen bei der Bewegung fortgeschoben und zwar doppelt so schnell, wie die Mittelpunkte der Räder selbst fortschreiten; die Geschwindigkeit der letzteren ist übereinstimmend mit der der zweiten beweglichen Plattform. Auf dem langsamer fahrenden Steig befindet sich am Rande eine Reihe von Pfosten; der Fahrgast schreitet ein Paar Schritte neben dem beweglichen Steige auf der festen Plattform einher, legt die Hand auf einen der Pfosten und tritt seitlich auf den ersten Fahrsteig; dann legt er die Hand auf den ersten leeren Sitz des zweiten Fahrsteigs — der erste hat keine Sitze — und steigt auf diesen hinüber.

Von den 351 Wagen, welche die Stufenbahn hat, sind 10 mit elektrischer Antriebvorrichtung versehen. Die elektrische Kraft wird von einer festen Station geliefert, von der die Bewegung des endlosen Zuges geregelt wird und die Fahrrichtung umgekehrt werden kann. Auch vom Zuge aus kann der Strom abgesperrt und so der Zug angehalten werden.

Auf den Sitzen finden gleichzeitig 7 500 Personen Platz. Es wird angegeben, dass an einem gegebenen Punkt stündlich 32 000 Personen vorbeigeführt werden können.

β) Die inneren Wasserwege.

Die angenehmste Art, von einem Punkt der Ausstellung zum andern zu gelangen, gewähren die inneren Kanäle und die Lagunen. Alle Hauptgebäude haben eine Front nach dem Wasser zu und sind von diesem aus zugänglich und man kann sagen, dass die Bedeutung des Wassers für den Binnenverkehr der in landschaftlicher Hinsicht nicht nachsteht. Eine grosse Anzahl regelmässig verkehrender oder für bestimmte Zeit zu miethender Boote verschiedener Art stehen zur Verfügung; zum Theil werden sie mit Elektrizität betrieben. Man hat drei Arten elektrischer Boote: Eilboote, welche die Rundfahrt ohne Anhalten zurücklegen, Lokalboote, welche an den mit jedem Gebäude verbundenen Stationen anhalten, und drittens Miethsboote.

Die Ausstellung hat im ganzen 4 km Kanäle; die Länge der Wegeanlagen beträgt hingegen, wie zum Vergleich angeführt sein möge, etwa 80 km.

γ) Die Ausstellungs-Hochbahn.

Die Wasserfront der Ausstellung hat etwas über 3 km Länge, und die grösste Tiefe des Parks in westöstlicher Richtung beträgt etwa 1,5 km. Durch diese Entfernungen war die Zweckmässigkeit einer besonderen Ausstellungs-Hochbahn ohne weiteres gegeben. Diese beginnt im Süden beim Ackerbaugebäude, holt von hier weit nach Süden aus und zieht sich dann hinter der Maschinenhalle entlang, kreuzt den grossen Endbahnhof, geht am Transportgebäude entlang und wendet sich dann nach Norden, indem sie sich scharf an die Grenze der Ausstellung und an die Stoney Island Avenue heranlegt, bis sie die Nordwestecke der Ausstellung erreicht. Dann folgt sie der Nordgrenze, wendet sich unweit des Seeufers nach Süden, bis sie bei der nördlichen Einfahrt der Lagune ihr Ende erreicht. Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 8 km. Die Enden der Bahn sind in Schleifen auseinandergezogen, sodass die Züge einander beständig folgen können. Die Bahn hat eisernen Ueberbau, der aber auf hölzernen Jochen ruht. Sie wird mit Elektrizität betrieben und hat eine Anzahl Stationen, von denen die an der Midway Plaisance gelegene auch bequemen Zugang zum Gartenbau- und Frauengebäude vermittelt.

δ) Die Gleiteisenbahn in der Midway Plaisance.

Zwischen dem Jacksonpark und dem Washingtonpark, in der Mitte der Midway Plaisance, hat man eine Gleiteisenbahn Giffard'scher Erfindung, wie sie bereits früher in Paris gezeigt wurde, angelegt, welche diese Parks miteinander in Verbindung bringt. Wenngleich sich die hohen Erwartungen der Anhänger dieses Verkehrsmittels in keiner Weise erfüllt haben, die Erfindung vielmehr aus dem Stadium des Experiments nicht herausgekommen ist, so dürfte die Einrichtung in dem für Ausstellungszwecke ausreichenden kleinen Maassstab eine rege Anziehungskraft fortdauernd ausüben. Die Bahn besteht aus einem hochliegenden Geleis aus sehr schweren, breiten, flachen Schienen, unter dessen Mitte in ganzer Länge ein Wasserleitungsrohr liegt, von dem in bestimmten Abständen Hydranten nach oben abgezweigt sind, die in Mundstücken endigen. Die Wagen haben keine Räder, sondern sind mittelst Schlitten oder Schuhen auf die Schienen gesetzt. Wenn der Wagen in Bewegung gesetzt werden soll, wird zwischen Schiene und Schuh Druckwasser eingepresst, sodass sich zwischen beide eine dünne Wasserschicht legt, die den Wagen gleichsam schwebend oder richtiger schwimmend erhält. Die Triebkraft für den Wagen wird von Wasserstrahlen geliefert, welche aus den oben bezeichneten, in der Geleismitte stehenden Mundstücken strömen. Diese Mundstücke werden von dem vorbeifahrenden Zuge rechtzeitig geöffnet und hinterher wieder geschlossen, und zwar selbstthätig.

Die Vortheile, welche eine solche Bahnanlage gewährt, sind problematisch, während andererseits die ihrer Einrichtung in grösserem Maassstabe entgegenstehenden Schwierigkeiten sehr gross sind. Die bisherigen Erfahrungen bestätigen dieses.

ε) Kleintransportmittel.

Lediglich der Vollständigkeit halber ist noch auf die in verschiedenen Gebäuden auch zum Personentransport angewendeten Laufkrahne hinzuweisen. An Aufzügen ist ferner in keiner Weise gespart worden. Eine Gesellschaft hat sich gefunden, die Rollstühle in grosser Zahl für mässiges Entgelt zur Benutzung bereit stellt. (Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die nachbezeichneten Strecken der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg:

1. Marienburg-Miswalde-Maldeuten (55,49 km),
2. Elbing-Miswalde-Osterode (75,93 km),

welche am 1. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2044 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 2088 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinszeitung, betreffend anderweite Abgrenzung des Wirkungskreises des Ausschusses für die Vereinszeitung und des Ausschusses für technische Angelegenheiten (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 2088 vom 17. d. Mts. an die vorsitzenden (bezw. bisherigen vorsitzenden) Verwaltungen der ständigen Ausschüsse des Vereins und den Herrn Vorsitzenden des Preisausschusses, betreffend Anberaumung einer Sitzung des Ausschusses für die Vereinszeitung (abgesandt am 20. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Entwickelung des Verkehrs auf den Oesterreichischen Lokalbahnen.

Der bekannte Eisenbahnstatistiker Pizzala stellt in dem diesjährigen 26. Heft der „Zeitschr. für Eisenb. u. Dampfschifff." die Transport- und finanziellen Ergebnisse der Oesterreichischen Lokalbahnen im Quinquennium 1888—1892 zusammen. Die daraus resultirende Entwickelung des Lokalbahnwesens gewinnt um so mehr an Bedeutung, als 1888 ein sehr günstiges, 1892 aber ein sehr ungünstiges Wirthschaftsjahr war. Aus der Zusammenstellung erhellt, dass sich in diesem Zeitraum die Zahl der Reisenden mehr als verdoppelt und für 1 km um 72,8 %, die Einnahmen um 37,7 % gehoben haben. Die mittlere Einnahme für jeden Reisenden sank infolge Einführung des Zonentarifes auf zahlreichen Lokalbahnen von 37,9 auf 30,3 kr. Gleichwohl erhöhte sich der Antheil der Einnahmen aus dem Personenverkehr an dem Gesammtbetrage von 19,4 auf 21,2 %. Aus all dem resultirt eine Zunahme des mittleren Kilometerertrages dieser Bahngruppe um 26,6 % für das Quinquennium 1888—1892, d. i. von 5,32 % für das Jahr. Von den in der gedachten Zusammenstellung mit einer Gesammtlänge von 957 km verzeichneten 24 Lokalbahnen zeigen eine

	Zunahme	Abnahme
des Personenverkehrs	21	1
„ Güterverkehrs	22	2
der Einnahmen für Personen	20	2
„ „ für Güter	19	5
„ Gesammteinnahme	21	3
des Kilometerertrages	20	4

Eine Einbusse in der Zahl der Reisenden erlitt nur die Kolomeaer Lokalbahn, welcher im Jahre 1888 ungewöhnlich grosse Truppentransporte zufielen. Die Einnahme aus dem Personenverkehre war auch auf den Böhmischen Kommerzialbahnen geringer, doch ist das Minus verschwindend klein (0,8 %). Der Güterverkehr war geringer auf den Lokalbahnen Zeltweg-Fohnsdorf und Bozen-Meran, hauptsächlich weil das Jahr 1888 aussergewöhnlich hohe Ziffern lieferte.

(Von demselben Statistiker ist eine Darstellung der Entwickelung der 4 grössten Lokalbahnen Oesterreichs gleichfalls erschienen, auf welche wir noch zurückkommen werden.)

Die Konzessionsurkunden der Gailthalbahn und der Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz

werden im „Reichsgesetzblatt" vom 12. d. Mts. publizirt und im „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." Nr. 81 abgedruckt.

Die Gailthalbahn, 30,6 km lang, verbindet die Station Arnoldstein der Staatsbahnlinie Villach-Tarvis mit Hermagor; sie ist als normalspurige Lokalbahn auszuführen und binnen einem Jahre dem Verkehre zu übergeben. Für die Bahn wird die Staatsgarantie mit einem jährlichen Betrage gewährt, welcher zur Verzinsung und Tilgung eines Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 1,3 Millionen Gulden und zur Zahlung einer 4 % Vorzugsdividende nebst der Tilgungsquote eines Prioritäts-Aktienkapitals von 150 000 fl. hinreicht. Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die ersten 75 Jahre der Konzessionsdauer, innerhalb welcher Zeit die Prioritäten vollständig zu amortisiren sind, mit maximal 61 020 fl. und für die restlichen 15 Jahre mit maximal 13 491 fl. festgesetzt. Der Betrieb der Bahn wird vom Staate für Rechnung der Konzessionäre geführt, und die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die Bahn unter gewissen in der Konzession angegebenen Bedingungen einzulösen. Die Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz, 25 km lang, ist gleichfalls eine garantirte Bahn, und zwar soll die Staatsgarantie die 4 % Verzinsung und Tilgung eines Prioritätskapitals von 750 000 fl. und eines Prioritäts-Aktienkapitals von 100 000 fl. sicherstellen. Für die ersten 75 Jahre der Konzession wird der Staatszuschuss mit maximal 35 816 fl., für den Rest mit 8 994 fl. fixirt. Die Bahn ist binnen anderthalb Jahren zu vollenden und in Betrieb zu setzen.

Verstaatlichung der Linien der Lokaleisenbahn-Gesellschaft.

Der Direktion dieser Gesellschaft ist der Ministerialerlass zugekommen, durch welchen das Formular und der Tilgungsplan der eventuell neu auszugebenden 3 % Prioritätsanleihe in der Höhe von 70 Millionen Kronen mit der Maassgabe genehmigt wurde, dass als Zahlstellen blos die vom Finanzministerium zu bestimmenden Staatskassen zu fungiren haben; nunmehr ist das Uebereinkommen vom 31. Mai d. J., betreffend die Erwerbung der gesellschaftlichen Linien durch den Staat, für die Gesellschaft, zufolge des Beschlusses der Generalversammlung vom 20. Juni d. J., im Sinne dieses Uebereinkommens bindend geworden.

Frachtbegünstigungen für Baumaterialien und Fabrik-Einrichtungsgegenstände.

Behufs eines gleichmässigen Vorganges bezüglich solcher vom K. K. Handelsministerium Ende 1892 angeordneten Ermässigungen hat dasselbe die Bahnverwaltungen wie folgt verständigt: Der Ausnahmetarif VII der K. K. Staatsbahnen, welcher den betreffenden Ausnahmetarifen der übrigen Bahnverwaltungen zu Grunde liegt, ist dahin abgeändert worden, „dass nunmehr die Ziffer der Frachtermässigung genau fixirt ist, die Fälle, in welchen dem Parteiansuchen Folge gegeben werden muss, genau präzisirt sind und der unter 9 aufgenommene Vorbehalt, einzelne Relationen ausschliessen zu dürfen, eliminirt erscheint." Es sind demnach die betreffenden Ausnahmetarife der Privatbahnen mit denen der K. K. Staatsbahnen in Einklang zu bringen; es kann dann „die Publikation jedes einzelnen Falles der Einräumung derartiger Tarifermässigungen unterbleiben, es sei denn, dass bei der Gewährung derselben wesentliche Abweichungen von den Bestimmungen des Ausnahmetarifes eintreten sollten."

Verbot der Versendung nützlicher Vögel durch Eisenbahnen.

Die K. K. Staatsbahnen und die Südbahn wurden mit Berufung auf die Gesetze zum Schutze der nützlichen Vögel für die Stadt Triest und deren Gebiet sowie für die Grafschaft Görz und Gradiska vom K. K. Handelsministerium aufgefordert, hinsichtlich der in den genannten Gebieten liegenden Stationen Maassnahmen dahin zu treffen, „dass derlei Sendungen, sofern sie nicht von Certifikaten der politischen Bezirksbehörde begleitet sind, seitens der Stationen zurückgewiesen und die Absender behufs Einleitung des Strafverfahrens gegen dieselben zur Anzeige gebracht werden." Es wäre im Interesse der Landwirthschaft zu wünschen, dass bis zu dem Zeitpunkte, als für die anderen Kronländer ähnliche Gesetz in Geltung treten, zum Schutze der nützlichen Vögel eine entsprechende Verordnung erlassen werde, wovon sich das Ministerium vielleicht nur aus konstitutionellen Bedenken abhalten liess. Der dadurch den Eisenbahnen entgehende Transport ist ohnehin nicht sehr bedeutend.

Konzessionirung der Lokalbahn Hildegkút-Tamási.

Dieselbe bildet eine Flügelbahn der Linie Budapest-Dombovár-Zákany-Agram-Fiume der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, welche in der Station Hildegkút der Hauptlinie abzweigend, im Kopánythale vorläufig bis Tamási ausgebaut werden soll. Das Baukapital dieser normalspurig auszuführenden Bahnlinie ist mit 354 000 fl., d. i. mit 28 095 fl. für 1 km bemessen. Konzessionärin dieser Bahnlinie ist die Ungarische Allgemeine Kreditbank in Budapest. Die Konzessionsurkunde bestimmt auch die namentlich angeführten Stationen mit deren Längen.

Konzessionirung der normalspurigen Lokalbahn Körös-Belovár.

Das effektive Baukapital dieser von der Station Körös (Kreuz) der Linie Budapest-Dombovár-Zákany-Agram-Fiume (zwischen Zákány und Agram) ausgehenden, 33,2 km langen, das Körös-Belovárer Komitat durchquerenden Lokalbahn ist mit 1 150 000 fl. bemessen. Konzessionäre dieser Bahn sind der Kämmerer Julius Jellachich de Buzim und Genossen. Der Bau wurde einer Unternehmerfirma in Brüssel übertragen. In der Konzessionsurkunde sind die zu erbauenden Stationen sammt ihren Längen namentlich angeführt.

Eisenbahnzuwachs im Monat Mai d. J.

Derselbe beträgt in jenem Monate nur 3,1 km und zwar wurde am 1. des genannten Monats die 1,8 km lange Strecke Parsch-Carolinenbrücke der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft, ferner die 1,3 km lange Strecke Meidling (Südbahn) - Matzleinsdorf (Viadukt) der Lokalbahn Wien - Wr. Neudorf (Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen) dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Ungarische Staatseisenbahnen: Station Egyházas Rádocz.

Die auf der Linie Györ-Fehring liegende, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Egyházas Rádocz ist zu einer Verladestation umgestaltet worden und wird am 1. August d. J. auch für den Eil- und Frachtgutverkehr eröffnet.

Betriebseinnahmen im Monat Mai d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 13 292 123 Personen und 8 180 587 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 26 713 338 fl. erzielt (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 18 898 549 fl. und auf die Ungarischen Bahnen 7 814 789 fl.), d. i. für das Kilometer 954 fl. — Im gleichen Monate 1892 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 11 736 659 Personen und 7 686 025 t Güter, 24 974 509 fl. oder für das Kilometer 901 fl.; daher ergibt sich für den Monat Mai d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 5,9 %.

Die auf den Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 5 Monaten d. J. erzielten Verkehrseinnahmen beziffern sich auf 120 870 776 fl. (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Eisenbahnen 84 586 739 fl., auf die Ungarischen Bahnen 36 284 037 fl.), im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 114 529 463 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für den 5 monatlichen Betriebszeitraum des laufenden Jahres 28 003 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 27 729 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer und die Betriebszeit Januar—Mai d. J. auf 4 316 fl. gegen 4 130 fl. im Vorjahre, d. i. um 186 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet für 1893 auf 10 358 fl. gegen 9 912 fl. im Vorjahre, d. i. um 446 fl., mithin um 4,5 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 5 Monate d. J. für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses hatten von den im „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff." aufgeführten 126 Bahnen die nachstehenden die höchsten Einnahmen: die Wiener Verbindungsbahn 80 964 fl., die Aussig-Teplitzer Eisenbahn 57 288 fl., die Kaschau - Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) 29 167 fl., die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) 27 797 fl., die Kahlenberg - Eisenbahngesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf) 22 418 fl. und die Südbahn (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) 22 025 fl.

Regulirung der Kontrakurven und Schienenüberhöhungsnormale.

Die Südbahnverwaltung hat für sämmtliche Strecken mit Schnellzugverkehr das Normale für Spurerweiterungen und Schienenüberhöhungen, ferner die Instruktion für die Einlegung von Uebergangskurven, insofern solche noch nicht bestehen, endlich für die Linie Wien-Triest ein Projekt für die Verlängerung der Zwischengeraden bei den Kontrakurven dem K. K. Handelsministerium vorgelegt. Auf Grund der von diesem erhaltenen Genehmigung, bezw. Weisungen, wurden die erforderlichen Arbeiten sofort in Angriff genommen; die wichtigsten sind im Laufe dieses Jahres auszuführen, bezüglich der minder wichtigen ist eine Vertheilung auf die Jahre 1893, 1894 und 1895 gestattet worden.

Verpflichtung der Eisenbahnen zur unentgeltlichen Beistellung von Postlokalitäten in den Stationen (Rechtsfall).

Die Konzession für die Böhmische Nordbahn enthält folgende Bestimmung: „Für die Ausübung des Postdienstes in den Briefaufgabe- und Abgabestationen ist ein geeignetes Postbüreau in den Gebäuden der Eisenbahn unentgeltlich zu überlassen und hinsichtlich der Befriedigung etwa eintretender weiterer Bedürfnisse für diesen Zweck wird eine besondere Vereinbarung zu treffen sein." Auf Grund dieser Konzessionsbestimmung richtete das Handelsministerium an die Böhmische Nordbahn die Einladung, nunmehr in der Station Neratovic ein Postbüreau unentgeltlich beizustellen. Gegen diesen Erlass brachte die Böhmische Nordbahn die Beschwerde beim Verwaltungs-Gerichtshofe ein, worin sie sich darauf stützte, dass die Station Neratovic keine Briefauf- und Abgabestation sei und werden solle, weil dort ein Postamt weder bestehe noch errichtet werde, dass weiter die Verpflichtung der Bahn sich überhaupt nur auf die schon beim Bau der Bahn bestimmten und als Briefauf- und Abgabestationen aktivirten Stationen beziehe, während für „weitere", d. i. spätere Bedürfnisse eine Vereinbarung zu treffen sei. Nach der durchgeführten öffentlichen Verhandlung verkündigte der Verwaltungs-Gerichtshof das Erkenntniss auf Abweisung der Beschwerde. In den Gründen wird im wesentlichen bemerkt: Die einschränkende Interpretation, dass unter Briefaufgabe- und Abgabestation nur eine Expeditionsstelle verstanden werden könne, ist im Wortlaute der Konzession nicht begründet. Da der in Rede stehende Ausdruck kein technisch postalischer ist, so muss darunter gemäss der natürlichen Bedeutung der Worte jede Station verstanden werden, worin Briefe durch die Postorgane an den Eisenbahnzug abgegeben und von diesem übernommen werden. Dass Neratovic eine solche Station sei, ergibt sich aus der Kundmachung der Postdirektion Prag, laut deren schon bei Eröffnung der Eisenbahn Neratovic - Prag Botenfahrten von der Station Neratovic nach Brandeis und Elbekosteletz zu dem erwähnten Zwecke eingeführt worden sind. Da die erwähnten Manipulationen allein für die Begründung der Verpflichtung der Eisenbahn maassgebend sind, so ist es vollkommen gleichgültig, ob die Post in dem geforderten Büreau auch andere postalische Verrichtungen vornehme. Bezüglich der Frage der Eignung eines Büreaus für die Ausübung des Postdienstes steht die Entscheidung dem Handelsministerium zu, und der in der Konzessionsurkunde gebrauchte Ausdruck „Büreau" ist nicht gleichbedeutend mit einem Zimmer, sondern umfasst auch die Requisitenkammer, da der Postdienst nicht lediglich in Schreibgeschäften besteht.

Generalversammlungen.

1. Lokalbahn Fehring - Fürstenfeld am 25. Juni d. J. Nach Genehmigung des Geschäftsberichtes für 1892 wurde beschlossen, von dem ausgewiesenen Reinerträgnisse von 34 585,25 fl. vorerst für die am 1. Juli 1892 verloosten 5 Stück Prioritätsaktien 1 000 fl. zu verwenden, sodann den Kupon Nr. 8 von 3 004 Stück Prioritätsaktien vom 1. d. Mts. angefangen mit 5 % = 10 fl. einzulösen, wofür 30 040 fl. erforderlich sind, ferner 3 000 fl. auf den Rekonstruktions-Reservefonds zu verwenden und den Rest von 545,25 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

2. Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (-Neudau) am 25. Juni d. J. Nach Genehmigung des Geschäftsberichts für das Jahr 1892 wurde beschlossen, von dem ausgewiesenen Reinerträgnisse von 18 176,29 fl. die Kupons Nr. 1 für 1891 und Nr. 2 für 1892 von 3 290 Stück Prioritätsaktien Lit. A vom 1. d. Mts. angefangen zusammen mit 5,50 fl. einzulösen, wofür ein Betrag von 18 095 fl. erforderlich ist und den Rest von 81,29 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

3. Transdanubische Lokalbahn am 28. Juni dieses Jahres. Dem Jahresbericht für 1892 zufolge beträgt der Reingewinn 223 229,11 fl. Hiervon wurden zur Einlösung der ausgeloosten 268 Prioritätsaktien 26 800 fl. und zur Dividendenzahlung für die im Umlaufe befindlichen 94 964 Stück Prioritätsaktien 189 928 fl., d. i. 2 fl. für das Stück, endlich zur Entlohnung der Direktion und des Aufsichtsrathes 2 500 fl. verwendet.

4. Lokalbahnen des Bács-Bodrogher Komitates am 29. Juni d. J. Dem Geschäftsberichte für 1892 gemäss hat sich die Roheinnahme gegen das Vorjahr um 33 967,66 fl., d. i. 20 %, gehoben. Der reine Betriebsüberschuss beträgt 93 368,87 fl., wovon zur Dividendenzahlung der Betrag von 85 705,75 fl. verwendet und der Rest auf neue Rechnung geschrieben wird.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das Ernteergebniss und das Futterausfuhr-Verbot beherrschen nicht nur den Getreide-, sondern auch den Geldmarkt. Die Ernte wird in beiden Reichshälften quantitativ befriedigend, qualitativ ausgezeichnet ausfallen. Da unsere Nachbarstaaten Getreidedefizite erleiden und wir noch über ansehnliche Cerealienmengen vom Vorjahre verfügen, so ist ein lebhafter Export, hauptsächlich in Gerste, zu erwarten, welche besonders in England missrathen ist, während unsere Monarchie leicht 7—8 Millionen Metercentner, und zwar nach den gegenwärtigen Preisverhältnissen mit 50—60 Millionen Gulden abgeben kann. Die übertriebene Furcht vor dem Futtermangel und dem deshalb stündlich gewärtigten Ausfuhrverbot für Heu und Stroh hat riesige Bahntransporte hierin während der letzten Woche veranlasst. Beide Regierungen entschliessen sich nur schwer zu einem solchen Verbote und erwägen, ob nicht geeignete Tarifmaassregeln der Eisenbahnen vollkommen ausreichen würden, um unsere Monarchie vor der Futternoth zu schützen. Die Ungarischen Staatsbahnen haben bereits den Ausnahmetarif hierfür mit der Wirksamkeit vom 1. September d. J. ab aufgehoben; ein solches Verbot selbst würde unseren Bahnen wenig schaden,

denn in beiden Reichshälften wird zusammen Heu und Stroh im Werthe von 200 Millionen Gulden erzeugt, während die Ausfuhr nur wenige Millionen Gulden beträgt. Unter solchen Umständen waren die Aktienkurse der Bahnen ziemlich fest. Nordwestbahn (217) und Südbahn (103,25) blieben stationär; Elbethalbahn (236,50) und Staatsbahn (307,25) waren etwas schwächer; Nordbahn (2880) hatte ein kleines Plus; Aussig-Teplitzer Bahn stieg auf 1777, was bei der diesjährigen Dividende von 60 fl. einer Rentabilität von etwa 3⅓ % gleichkommt. Kaschau-Oderberger Bahn (189,50) war auf die Nachricht ihrer Sachfälligkeit in den ausländischen Kuponprozessen matter. Dagegen war für Szamosthal-Aktienprioritäten einige Nachfrage, welche zur Zeit mit 277,50 Geld und 300 Waare notiren.

Aus Frankreich.

Aenderung der Ausgabebestimmungen für ermässigte Fahrkarten.

Der Landes-Eisenbahnrath hat neuerdings verschiedene Verbesserungen für die Verkehrskarten zum halben Tarif (cartes de circulation à demi-place) und für die zusammenstellbaren Ausflugskarten (voyages d'excursion à itinéraires facultatifs) vorgeschlagen.

1. Bezüglich der Verkehrskarten zum halben Tarif entspricht der Preis der Karte A (I. Klasse) einer Gesammtreise von 6 494 km, derjenige der Karte B (II. Klasse) einer solchen von 7 143 km und derjenige der Karte C (III. Klasse) einer solchen von 7 305 km, es stehen also die oberen Klassen verhältnissmässig günstiger; da dies dem Grundsatz der jüngsten Fahrpreisermässigung widerspricht, so verlangt der Eisenbahnrath eine entsprechende Ermässigung der Karten B und C. Ferner befürwortet er die bereits in den Ministerialerlässen vom 26. Dezember 1892 und vom 1. März d. J. verlangte Berechtigung für die Inhaber von Verkehrskarten, gegen Nachzahlung eines Zuschlages eine höhere Klasse benutzen zu dürfen (vgl. Nr. 11 S. 101 und Nr. 28 S. 263 dieser Zeitung). Endlich hält der Eisenbahnrath die achttägige Frist bei Umtausch von Karte C oder B in höhere für zu lang, da für die Neuausfertigung 5 Tage genügen.

2. Auch bezüglich der zusammenstellbaren Ausflugskarten wird die Benachtheiligung der unteren Klassen im Verhältniss zu den höheren gerügt. Ferner wird gewünscht, dass die Bestimmung, nach welcher der Preis einer Ausflugskarte nicht niedriger sein darf, als das Doppelte des Preises einer gewöhnlichen Fahrkarte, zwischen dem Abgangs- und dem entferntesten Bahnhof der Rundreise zwar nicht einfach aufgehoben, aber ihrer bisweilen zu Tage tretenden Härte entkleidet werde. Endlich verlangt der Eisenbahnrath die Aenderung der Anwendungsbedingungen in der Weise, a) dass die Anzahl der Reiseunterbrechungsstationen vermehrt, b) dass die den Grenzbahnhöfen bewilligten Vortheile auf die Endbahnhöfe der Sackbahnen ausgedehnt, und c) dass die Zusammenstellung von strahlenförmigen Reisen zulässig gemacht werde.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich diese Wünsche des Eisenbahnrathes zu eigen gemacht und die Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 25. April d. J. zur Einreichung entsprechender Vorschläge aufgefordert.

Direkter Schriftwechsel der Eisenbahnstationen mit der Postverwaltung.

Da in Frankreich die Postpackete von der Eisenbahn direkt zur Beförderung angenommen werden, so hatte sich mit der Zeit ein direkter Schriftwechsel zwischen der Postverwaltung und den einzelnen Eisenbahnstationen herausgebildet. Die Eisenbahnverwaltungen glaubten nicht dulden zu können, dass die Postverwaltung mit ihren nachgeordneten Dienststellen über Dinge, die u. U. Rechte und Pflichten der Eisenbahn betrafen, in direkten Schriftwechsel trete und forderten im Jahre 1882, dass der gesammte Schriftwechsel durch die Hände der Direktionen gehen solle. Die Postverwaltung verpflichtete sich auch hierzu und behielt sich den direkten Schriftwechsel nur für den Fall vor, wenn ein Postpacket aus dem Auslande aus irgend einem Grunde unbestellbar sein sollte. Aus Anlass eines Einzelfalles glaubte die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn namens der übrigen Eisenbahnverwaltungen die Postverwaltung durch Schreiben vom 24. Februar d. J. an die 1882 übernommene Verpflichtung erinnern zu sollen. Der General-Postdirektor hat daraus Veranlassung genommen, den Eisenbahnen durch Schreiben vom 17. März d. J. vorzuschlagen, dass der direkte Schriftwechsel auch für Erkundigungen nach nicht angekommenen Packeten nach dem Bestellungstag an den Empfänger, nach dem Uebergabetag an das anschliessende Postamt und überhaupt für kurze, mittelst Vordruck auszuführende Anfragen im Interesse der Zeitersparniss platzgreifen solle. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat sich namens der übrigen Eisenbahnverwaltungen mit diesem Vorschlage einverstanden erklärt.

Gemeinnützigkeitserklärung.

Die der Westbahn durch Gesetz vom 15. März 1886 konzessionirte Eisenbahn von allgemeinem Interesse Coutances-Regnéville ist für gemeinnützig erklärt worden. Der Generalrath der Manche hat sich durch Beschluss vom 12. April d. J. zu einer kilometrischen Beihilfe von 20 000 Fr. für diese Bahn verpflichtet.

Der Eisenbahnhaushalt für 1894.

Der Haushalt des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten für 1894 ist nach der am 7. Juni d. J. der Kammer zugegangenen Regierungsvorlage in der Ausgabe auf 291 523 264 Frcs. (gegen 251 402 674 Frcs. für 1893) veranschlagt; davon entfallen auf Frankreich 260 442 264 (224 520 674) Frcs. und auf Algerien 31 081 000 (26 882 000) Frcs. Im besondern ist zu bemerken, dass 20 000 Frcs. als Reise- und Sendungskosten eingestellt sind, weil der Rechnungshof wiederholt bemängelte, dass derartige Kosten von dem Kapitel: „Vom Staate ausgeführte Eisenbahn-Vorarbeiten und Bauten" bestritten wurden. Für die Neuordnung des Eisenbahn-Aufsichtsdienstes waren für drei Vierteljahre von 1893 750 000 Frcs. mehr als früher bewilligt worden; für 1894 sind noch 250 000 Frcs. für ein ferneres Vierteljahr gefordert. An Zinsen nebst Tilgungsbetrag für die Kosten der Neubaulinien, die auf Grund der Verträge von 1883 von den Eisenbahngesellschaften in den Jahren 1884 bis einschliesslich 1893 ausgeführt wurden, sind 26 000 000 (22 335 000) Francs eingestellt. Die Zinsengewähr des Staates wird von den Gesellschaften nach dem Anschlag mit 86 800 000 (56 000 000) Francs in Anspruch genommen werden, und zwar entfallen davon 81 281 000 Frcs. auf die Zinsengewähr für 1893 und 5 486 000 Frcs. auf die endgültige Regelung der Zinsgewähr-Rechnungen vor 1893 mit Ausnahme der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, für die ein besonderer Betrag gefordert ist. Nach dem Voranschlag der Gesellschaften würde der Staat sogar 95 625 000 Frcs. auf Grund der Zinsgewähr vorschiessen müssen, nämlich 23 690 000 Frcs. an die Ostbahn, 15 378 000 Frcs. an die Westbahn, 14 757 000 Frcs. an die Orléansbahn, 17 095 000 Frcs. an die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (Hauptnetz), 15 470 000 Frcs. an die Südbahn, 3 222 000 Frcs. an die Rhone-Mont Cenisbahn, 3 990 000 Frcs. an die Südfrankreichbahn, 1 000 000 Frcs. an die Wirthschaftlichen Eisenbahnen und 1 025 000 Frcs an die Departementsbahnen. Die Regierung hielt aber nur 85 % dieser Forderung für nothwendig und kam so zu der Ziffer von 81 281 000 Frcs.

Als Entschädigung an die Orléansbahn für den Nachtheil, welchen ihr der 1883 erfolgte Austausch von Linien im Jahre 1893 bringen wird, sind 2 500 000 Frcs. eingestellt; die endgültige Abfindung der Orléansbahn kann erst stattfinden, wenn die Rechnung für 1891 vom Rechnungshof geprüft ist. Als Beihilfe an die Departements auf Grund des Lokalbahngesetzes vom 18. Juli 1865 sind nur noch 30 000 (60 000) Frcs. gefordert; dagegen ist die Zinsengewähr für die Lokalbahnen auf 2 700 000 (2 500 000) Frcs. und für die Strassenbahnen auf 650 000 (600 000) Frcs. gebracht. Zur Deckung der Betriebsfehlbeträge der vom Staate betriebenen Linien Lagny-Villeneuve le Comte (Erlass vom 6. Oktober 1884) und Vassy-Doulevant le Château (Erlass vom 20. Dezember 1888) sind wie 1893 50 000 Frcs., ferner für die von der Departementsbahngesellschaft betriebenen Korsischen Bahnen 500 000 Frcs. gefordert. Die Zinsengewähr für die Tunesische Medscherdabahn (Bona-Gelma Gesellschaft) steigt auf 2 500 000 (2 200 000) Francs. Für staatlich auszuführende Eisenbahnvorarbeiten und -Bauten sind 10 700 000 (9 944 300) Frcs. eingestellt, welche zur Bauvollendung und Bauabrechnung verschiedener vom Staate ganz oder theilweise gebauter Linien bestimmt sind; von diesen sind einige (z. B. Crest-Aspres les Veynes und Condom-Riscle) den Gesellschaften vor 1883 konzessionirt, andere (z. B. die Korsischen Linien) werden für Staatsrechnung betrieben, die meisten aber gehören zum Staatsbahnnetz. Die neu eröffneten Staatsbahnlinien werden übrigens erst von der Bau- auf die Betriebsrechnung überführt, wenn sie 10 Jahre lang dem Verkehre übergeben sind. Als Zinsengewähr sind ferner an die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf Grund der von der Kammer am 26. Januar 1891 angenommenen Tagesordnung 50 807 000 Frcs. behufs Entlastung der Theilbetriebsrechnungen für die Jahre 1885—1892 eingestellt; diese Summe wird übrigens nicht durch die ordentlichen Einnahmen, sondern durch eine schwebende Schuld aufgebracht werden, weil sie mit einem Male zu schwer auf dem Haushalt lasten würde.

Aus Asien.

Türkei.

Nach Französischen Mittheilungen steht die Anatolische Eisenbahngesellschaft wegen des Baues der ihr konzessionirten neuen Linien mit dem Grafen Vitali in Unterhandlung. Vitali fordert bezüglich der Linie nach Koniah 96 000 Frcs. für 1 km, während die Gesellschaft nur 80 000 Frcs. veranschlagt hat; für beide Linien (nach Koniah und nach Caesarea) fordert Vitali einen Einheitssatz von 128 000 Frcs. für 1 km. Die Gesellschaft hat infolge dessen einen Deutschen Fachmann mit der Aufstellung eines Kostenanschlags für die Linie nach Koniah beauftragt und wird sich nach deren Ausfall entscheiden, ob sie den Bau in eigener Verwaltung ausführen oder ihn dem Grafen Vitali übertragen wird. Auf der Tagesordnung einer am 3. August d. J. abzuhaltenden Hauptversammlung steht ein Antrag auf Erhöhung des Grundkapitals und auf Ausgabe neuer Schuldverschreibungen zur Herstellung der Neubaulinien.

Nach dem „Semaphore“ in Marseille wird das Grundkapital der neuen Smyrna-Cassaba Eisenbahngesellschaft 16 000 000 Frcs. betragen und in 32 000 Antheilscheine eingetheilt sein.

Die Eisenbahngesellschaft Beirut-Damaskus hat am 10. d. Mts. in einer ausserordentlichen Hauptversammlung beschlossen, die Konzession für eine von ihrer Stammlinie ausgehende Bahn über Homs, Hamah und Haleb nach Biredschik am Euphrat mit einem Vorzugsrecht für etwaige Verlängerungen, welche durch Kaiserlichen Firman vom 2. Juni d. J. an Jussuf M. Mutran ertheilt worden ist, zu übernehmen. Das Grundkapital wird zu diesem Zwecke auf 15 000 000 Frcs. erhöht, während die ferneren Baumittel auf dem Anleihewege beschafft werden.

Nach einem der Französischen Handelskammer in Konstantinopel zugegangenen Berichte lässt der Betrieb der Eisenbahn Jaffa-Jerusalem in mancher Beziehung viel zu wünschen übrig. Zunächst ist von Regelmässigkeit des Zugdienstes keine Rede, weil die Zahl der dienstkuadigen Beamten, wahrscheinlich wegen der schlechten Bezahlung, ganz ungenügend ist. Um die 87 km lange Strecke zurückzulegen, brauchen die Züge gewöhnlich $5^3/_4$ Stunden, aber 4 von 10 Malen wird diese Zeit um 1, 2, 3, ja selbst 4 Stunden überschritten. Der Höhenunterschied zwischen Jaffa und Jerusalem beträgt etwa 800 m; die Hälfte der Strecke liegt in der Ebene und hat demnach nur geringe Steigung, dagegen ist im Gebirge die Steigung sehr steil und, wenn der Zug aus 3 voll beladenen Wagen besteht, kommt es häufig vor, dass die in Amerika gekauften schlechten Lokomotiven bis zur Ankunft einer Hilfslokomotive liegen bleiben. Der Güterverkehr ist noch mangelhafter und häufig gehen Güter verloren oder werden gestohlen, während es für die Kaufleute unmöglich ist, Entschädigung zu erlangen; viele von ihnen sind daher schon wieder zur Kameelbeförderung zurückgegangen. Die Türkischen Behörden in Jerusalem haben auch verschiedentlich versucht, die Rollfuhrwagen an der Bestätterung zu hindern, und die Absetzung der Waaren am Jaffathore gefordert, damit sie von dort aus nach altem Brauch durch einheimische Träger bestellt würden; dadurch würde die Fracht bei den oft sehr weiten Wegen ausserordentlich vertheuert werden.

Cypern.

In den Haushalt der Insel sind die Mittel zum Bau einer Eisenbahn von Larnaka nach Leucosie, dem Hauptort der Insel, eingestellt. Die Baukosten sind auf 75 000 £ veranschlagt und werden durch die jährlich rund 2 000 £ betragenden Hafeneinnahmen sichergestellt.

Ostindien.

Die Indische Regierung hat am 12. d. Mts. bei der Bank von England eine 3 % Anleihe von 1 300 000 £ zur Zeichnung auflegen lassen; diese Anleihe ist zur Rückzahlung der Schuldverschreibungen der verstaatlichten Oude and Rohilkund und South Indian Eisenbahnen bestimmt.

Aus Nordamerika.

Der 20 Stunden-Schnellzug zwischen Newyork und Chicago,

der „Exposition Flyer“, wie ihn die Amerikaner, die jedem bemerkenswerthen Zug einen besonderen Namen beizulegen pflegen, getauft haben, und dessen auf Seite 391 in Nr. 41 dieser Zeitung bereits kurz gedacht wurde, ist seit dem 28. Mai d. J. im Betriebe. Die „Railr. Gaz.“ macht über diesen Zug, dessen Fahrten eine ganz hervorragende Leistung bedeuten, folgende Mittheilungen:

Der Zug läuft über die Newyork Central & Hudson Bahn und über die Lake Shore & Michigan Southern Bahn. Er verlässt Newyork jeden Nachmittag 3 Uhr und Chicago jeden Nachmittag 2 Uhr. Die Fahrt des westwärts — nach Chicago — gehenden Zuges dauert fahrplanmässig 20 Stunden; dem ostwärts gehenden Zuge sind 20 Stunden 15 Minuten zugemessen. Da der zurückzulegende Weg 1 550 km beträgt, so berechnet sich die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des Zuges mit 77,5 km/St. Auf der Central & Hudsonbahn beläuft sich hierbei die Geschwindigkeit auf 81,5 km/St., auf der Lake Shore & Michigan Southern Bahn auf 74,5 km/St. Der Zug hat neun fahrplanmässige Aufenthalte und zwar in Albany, Utica, Syracuse, Rochester, Buffalo, Erie, Cleveland, Toledo und Elkhart. In Buffalo findet nur Maschinenwechsel statt; Personen dürfen hier weder aus- noch einsteigen.

Die Strecken, welche die Zugmaschinen bis zum jedesmaligen Wechseln zu durchlaufen haben, sind folgende: bis Albany 230 km, Syracuse 239 km, Buffalo 238 km, Erie 138 km, Cleveland 155 km, Toledo 175 km, Elkhart 214 km und Chicago 163 km.

Die Züge bestehen aus je 4 Wagen; es läuft jedoch ausserdem bei dem westwärts gehenden Zuge ein Schlafwagen mit auf der 239 km langen Strecke von Albany nach Syracuse und auf der 389 km langen Strecke von Toledo nach Chicago. In dem ostwärts gehenden Zuge läuft ein Speisewagen auf der 214 km langen Strecke von Elkhart nach Toledo und auf der 469 km langen Strecke von Syracuse nach Newyork. An der Spitze der Züge befindet sich ein Kombinationswagen, der eine Abtheilung für Gepäck, das Büffet und das Lesezimmer, ausserdem eine Barbierstube und einen Baderaum enthält. Diese Wagen sind von Barney & Smith in Dayton gebaut. Es folgen 2 Wagner'sche Palastwagen, welche die Toilettenräume, die Salons und je 10 Abtheile enthalten, dann kommt 1 Wagen derselben Fabrik mit 16 Abtheilen. Der Kombinationswagen wiegt ungefähr 39 t, die übrigen 3 Wagen je 48 t. Die für diese Züge angewendeten Maschinen sind dieselben, wie sie für den Empire State Expresszug, bekanntlich den schnellsten der Welt, verwendet werden. Sie haben Cylinder von 610 mm Länge und 480 mm Weite, Kessel von 1 470 mm und Triebräder von 1 980 mm Durchmesser. Der Kesseldruck beträgt 12,6 Atm., die Heizfläche 195 qm. Das Betriebsgewicht der Maschine mit Tender wird zu 92 t angegeben. Hiernach berechnet sich das Gesammtgewicht des Zuges zu 275 t, mit Speisewagen jedoch zu 320 t.

Die Wagen sind mit dem Gould'schen Vestibül und hydraulischen Buffern versehen. Die am Ende der Wagen befindlichen Vestibüle nehmen fast die ganze Breite des Wagenkastens ein, sie treten gegen die Seitenwände ungefähr um 20 cm zurück. Die zu den Vestibülen führenden Stufen hängen daher über die Wagenwände heraus und werden während der Fahrt in die Höhe geklappt. Die Vestibüle sind sehr geeignete Plätze, um von da Umschau zu halten. Zu diesem Zwecke sind sie mit grossen Spiegelglasfenstern versehen und geräumig genug, um Feldstühle aufzustellen. Die Buffer sind mit hydraulischen Kolben versehen; die beiden benachbarten Cylinder eines Kolbenpaares stehen durch ein Rohr in gegenseitiger Verbindung, so dass der Druck auf die Buffer stets derselbe ist, einerlei, ob sich der Wagen auf gerader Strecke oder in der Kurve befindet. Die Kolben erhalten auf Gefällstrecken einen Druck bis zu 36 kg/qcm. In Steigungsstrecken vermindert sich dieser Druck auf 0,1 kg/qcm. Infolge dieser Bufferkonstruktion fährt der Zug ausserordentlich ruhig. Auf- und Abwärts- sowie seitliche Bewegungen werden selbst bei schnellster Fahrt kaum beobachtet. In jedem Theile des Zuges kann man bequem schreiben. Hierzu ist freilich zu bemerken, dass der Oberbau auf der ganzen durchfahrenen Strecke ausgezeichnet liegt, und dass die Wagen sämmtlich neu und für ihren Zweck besonders gebaut sind. Die Ausstattung der Wagen ist ungewöhnlich einfach, jedoch sehr gediegen. Die Beleuchtung erfolgt mit Pintschgas, die Heizung durch in Röhren cirkulirendes heisses Wasser, das durch Dampf erhitzt wird.

Aus Südamerika.

Argentinien.

Die Schuldverschreibungen der Französischen Gesellschaft der Provinzialbahnen von Santa Fé bildeten jüngst den Ausgangspunkt einer Anfrage in der Belgischen Kammer; der Abgeordnete Richald fragte nämlich am 10. Mai d. J. die Regierung, welche Strafmaassnahmen sie gegen die falschen Behauptungen in den Zeichnungseinladungen zu ergreifen gedenke, und wies besonders auf die Banque de Paris et de Pays Bas hin, die gemeinsam mit der Bank von Antwerpen Werthpapiere von Uruguay, der Argentinischen Bahnen und der Provinzialbahnen von Santa Fé in Paris und Brüssel auf den Geldmarkt gebracht habe. Auf diese Papiere sind von den Zeichnern 209 949 000 Frcs. eingezahlt, während sie am 29. April d. J. nur noch einen Werth

von 83 758 000 Frcs. besassen, so dass sich ein Verlust von 126 191 000 Frcs. oder 60 % ergibt.

Die Central Argentine railway company hatte 1892 bei einer Betriebslänge von 746 Meilen (gegen 711 Meilen in 1891) eine Betriebseinnahme von 532 489 (399 652) £, eine Betriebsausgabe von 348 957 (322 166) £ und einen Ueberschuss von 183 532 (77 486) £; nach Hinzufügung von 5 876 £ verschiedener Einnahmen ergab sich ein Gesammtüberschuss von 189 408 £, von dem 42 000 £ zur Verzinsung der Schuldverschreibungen, 133 608 £ als Entschädigung für gepachtete Strecken und 10 490 £ zu verschiedenen Lasten gebraucht wurden, während 3 310 £ verfügbar blieben und auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Wenn dieses Ergebniss auch nicht glänzend ist, so geht doch aus der bedeutenden Vermehrung der Betriebseinnahmen hervor, dass sich auch im Verkehrsgebiet dieser Bahn die Verhältnisse zu bessern beginnen. Im Betriebsjahre wurden die Strecken San Fernando-Coronel Delaya (21 Meilen) und Coronel Delaya-Capilla del Señor (14 Meilen) eröffnet.

Brasilien.

Infolge der grossen Dürre des Jahres 1891, welche die Ernte des Jahres 1892 fast vernichtet hat, sowie infolge eines 8 tägigen Ausstandes der Bediensteten, der zur Betriebseinstellung während dieser Zeit zwang, betrugen die Betriebseinnahmen der Brazilian Imperial Central Bahia railway im Jahre 1892 nur 57 686 £ (gegen 76 532 £ in 1891); dagegen verspricht die Ernte des Jahres 1893 infolge der Regenfülle des Jahres 1892 eine der glänzendsten zu werden, welche der Staat Bahia gesehen hat. Die Betriebsausgaben sind infolge des ungünstigen Wechselkurses, infolge Erhöhung der Gehälter um 20—30 % und infolge der hohen Materialpreise einschl. Kohle auf 69 234 (62 883) £ gestiegen. Die Gesellschaft hat aus diesem Grunde um Gestattung einer Tariferhöhung nachgesucht, aber noch keine Antwort von der Regierung erhalten. Nach Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, sowie nach Ausstattung der Rücklagen blieben einschliesslich des Uebertrags aus dem Vorjahre 31 507 £ verfügbar, welche die Vertheilung eines Halbjahrgewinnes von 3 % (Jahresgewinn 4,5 %) gestatteten, während 11 873 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der gegenwärtige Geschäftszustand von Brasilien macht den Bau der konzessionirten Fortsetzungen und Verlängerungen schwierig; gleichwohl hat die Gesellschaft die Konzession für eine neue 24 km lange Linie nach Maragogipe nebst Erlaubniss zur Einrichtung eines Dampferverkehrs nach Bahia erworben, weil diese Strecke sofort eine kleine Verzinsung des Anlagekapitals ergeben und namentlich der Hauptlinie Verkehr zuführen wird. Die Beschaffung der Baumittel wird von der Gestaltung des Geldmarktes abhängen.

Während die Southern Brazilian Rio Grande do Sul railway (175 Meilen) im Jahre 1891 noch einen Fehlbetrag von 4 185 £ hatte, ist dieser im Jahre 1892 auf 1 683 £ zurückgegangen und wird allem Anschein nach in diesem Jahre ganz verschwinden. Dank der Zinsengewähr der Regierung konnte ein Jahresgewinn von 5,5 % vertheilt werden, während 14 284 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Für die Great Western of Brazil railway (87 Meilen) war das Jahr 1892 bezüglich des Verkehrs sehr günstig; denn der Güterverkehr hat sich trotz der schlechten Zucker- und Baumwollenernte, sowie des Aufhörens der Steinsendungen um etwa 17 % gehoben, wobei fast alle Gegenstände, namentlich aber Getreide, betheiligt sind. Der Personenverkehr hat sich sogar in den letzten 2 Jahren nahezu verdoppelt. Für das laufende Jahr steht eine vorzügliche Getreide- und Zuckerernte in Aussicht. Die Betriebsausgaben wurden dagegen sehr durch den hohen Wechselkurs belastet, namentlich mussten die Gehälter, die in Papier zahlbar sind, um 20 % erhöht werden. Ziffermässig betrugen die Betriebseinnahmen 107 710 £ (gegen 92 147 £ in 1891), die Betriebsausgaben 92 495 (79 178) £ und der Ueberschuss 15 215 (12 969) £. Infolge einer der Gesellschaft im Oktober 1890 durch Schiedsspruch zuerkannten, von der Regierung zu zahlenden Summe konnte ein Zuschlagsgewinn von 1 % und demnach ein Jahresgewinn von im ganzen 6 % vertheilt werden, während 7 709 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

Derjenige, welcher einen Theil seines Grundbesitzes für ein Eisenbahnunternehmen verkauft hat, kann Entschädigung für die durch den Eisenbahnbetrieb herbeigeführte Entwerthung der ihm verbliebenen Grundstücke nicht beanspruchen, insofern es sich nicht etwa um bei dem Verkaufe nicht vorauszusehende Nachtheile handelt. Die Stadtgemeinde Görlitz verlangte von dem Königlich Preussischen Eisenbahnfiskus Entschädigung für die Entwerthung ihrer beim Bahnhof Kohlfurt gelegenen städtischen Waldungen durch den schädlichen Einfluss der durch den Bahnbetrieb, insbesondere durch die auf dem Bahnhof errichteten Gasanstalten, erzeugten Dämpfe auf den Waldbestand.

Die klagende Stadtgemeinde hatte aber den Grund und Boden, welchen der durch seinen Betrieb sie angeblich schädigende Bahnhof Kohlfurt einnimmt, theils dem Beklagten, theils dessen Rechtsvorgängerin, der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft, von ihren Waldungen abverkauft. Ueber die rechtliche Bedeutung des dadurch unter den Parteien begründeten Vertragsverhältnisses sprach sich das Reichsgericht in der Berufungsinstanz wie folgt aus:

Der Eigenthümer, der sein ganzes Grundstück gegen baare Zahlung an einen beliebigen Erwerber veräussert und damit aus jeder rechtlichen Beziehung zu dem abgetretenen Grundstück ausscheidet, hat kein Interesse an der künftigen Gebrauchsart des Grundstücks, hat von seinem Standpunkt aus auch keine Veranlassung, auf diese Gebrauchsart bei Bestimmung des Kaufspreises Werth zu legen. Der Eigenthümer dagegen, der nur einen Theil seines zusammenhängenden Grundbesitzes veräussert, hat Nachtheile nicht allein aus der etwaigen für die Benutzung oder Verwerthung ungünstigeren Gestaltung der ihm verbleibenden Bodenfläche, sondern auch durch den freien Gebrauch zu gewärtigen, den der Erwerber des Theilstücks von demselben zu machen befugt ist (§§ 26 ff. Titel 8 Theil I des Allgemeinen Landrechts). Indem er durch den Abverkauf die ausschliessliche Gewalt über das Trennstück aufgibt und dem Erwerber einräumt, unterwirft er sich den Beeinträchtigungen des Restgrundstücks, die nach den Vorschriften des Nachbarrechts zulässig sind. Legt er Werth auf die damit aufgegebene Freiheit, so wird dies entweder in dem Vorbehalt entgegengesetzter Grundgerechtigkeiten oder in der Erhöhung des Kaufpreises seinen Ausdruck finden. Immerhin aber wird bei dem Abverkauf der Veräusserer nicht schutzlos gegenüber solchen Einwirkungen von Seiten des Trennstücks auf das ihm verbliebene Grundstück, welche das Maass des Gemeinüblichen überschreiten und ihn in Gebrauch des letzteren erheblich beeinträchtigen.

Ganz anders aber gestaltet sich die Rechtslage, wenn der Abverkauf ausdrücklich oder doch beiden Theilen bewusst zu dem Zweck eines bestimmten Unternehmens geschieht. Sind von diesem unerträgliche Nachtheile zu befürchten, so wird der Eigenthümer zunächst den Verkauf ablehnen; wenn er sich aber zum Verkauf entschliesst, kann er wiederum dem Käufer keine Bedingungen stellen, die die Benutzung des Trennstücks für dieses Unternehmen hindern würden; er ist also genöthigt, sich für die gefürchteten Nachtheile durch Vereinbarung eines höheren Kaufpreises schadlos zu halten. Der Käufer, der den Zweck, zu welchem er das Grundstück erwirbt, offen angibt, der die Schwierigkeiten, die sich wegen dieses Zweckes dem Geschäftsabschluss entgegenstellten, sei es durch Bewilligung eines höheren Kaufpreises, sei es auf andere Weise überwunden hat, darf nun darauf rechnen, dass dem Unternehmen, zu dessen Ausführung allein er gekauft hat, von Seiten des Verkäufers keine Hindernisse bereitet werden. Nur durch eine Uebergabe, die mit dieser Wirkung geleistet wird, wird er in den Stand gesetzt, über die gekaufte Sache nach dem Inhalt des Kontrakts zu verfügen (§ 124 Titel 11 Theil I des Allgemeinen Landrechts). Der Gebrauch, den er von dem Grundstück zum Zweck des beabsichtigten Unternehmens macht, mag von jedem anderen, nur nicht von dem Verkäufer, der gerade zu diesem Zweck verkauft hat, als ein unzulässiger Eingriff in seine Eigenthumssphäre angefochten werden.

Man muss ohne Rücksicht auf den Preis als Regel annehmen, dass, wer einen Theil seines Grundstücks zu einem bestimmten Unternehmen verkauft, sich den Nachtheilen unterwirft, die für sein Restgrundstück aus der Anlage und dem Betriebe jenes Unternehmens entstehen. Wer z. B. einen Theil seines Villengrundstücks behufs Anlage einer chemischen Fabrik verkauft, wird gegen das Eindringen der in dieser Fabrik erzeugten Gase auf sein Restgrundstück rechtlichen Schutz nicht beanspruchen können.

Die hiernach anzunehmende Unterwerfung des Verkäufers unter die, von dem abverkauften Trennstücke ausgehenden Schädigungen, kann indess nur von solchen Wirkungen des Unternehmens verstanden werden, die zur Zeit des Verkaufs vorauszusehen waren; sich schädliche Einflüsse gefallen zu lassen, deren Eintreten ausserhalb seiner Vorstellung lag, kann ohne ausdrückliche Erklärung als Willensmeinung des Verkäufers nicht unterstellt werden. Diesem für die freiwillige Veräusserung maassgebenden Gedanken entspricht für den Fall der Enteignung die Vorschrift des § 31 des Enteignungsgesetzes, dass wegen solcher nachtheiliger Folgen der Enteignung, welche erst nach dem Abschätzungstermin erkennbar werden, der Entschädigungsanspruch bis zum Ablauf von

3 Jahren nach Ausführung der benachtheiligenden Anlage vorbehalten bleibt. Namentlich kann es auch keinem Bedenken unterliegen, dass ein Waldbrand, der etwa durch Funkenwurf der Lokomotive entsteht, von dem Eisenbahnunternehmer entschädigt werden muss, da kein Verkäufer daran denken wird, derartige Gefahren zu übernehmen. Derartige einzelne Schäden sind auch bei vorhergegangener Enteignung nicht nach § 31 des Enteignungsgesetzes, sondern nach allgemeinen Rechtsvorschriften zu vergüten.

Nach den Feststellungen des Berufungsrichters hat die Klägerin zur Anlage und Erweiterung des Bahnhofs Kohlfurt in den Jahren 1845—1870 an die Rechtsvorgängerin des Beklagten und an diesen selbst eine Anzahl von Parzellen der städtischen Forst verkauft.

Bei diesen Parzellenkäufen war den Betheiligten unstreitig bewusst, dass das abgetretene Land zur Anlage und Erweiterung des Bahnhofs Kohlfurt dienen sollte. Daraus allein folgt nach den obigen Ausführungen in Ermangelung einer entgegenstehenden Vereinbarung, dass Klägerin die Nachtheile, die aus der Anlage und dem Betriebe des Bahnhofs für ihre Waldungen entstehen, ohne Anspruch auf Entschädigung tragen muss, es sei denn, dass dieselben zur Zeit der Landabtretung nicht voraussehbar waren. Letztere Ausnahme könnte höchstens hinsichtlich derjenigen Dämpfe in Frage kommen, die im Betriebe der Gasanstalten erzeugt werden; denn das Lokomotiven Rauch ausströmen, dass die in diesem Rauch enthaltenen Gase möglicherweise eine schädliche Einwirkung auf den in der Nähe befindlichen Waldbestand haben können, sind nicht nur heute, sondern waren schon im Jahre 1845 und jedenfalls zur Zeit der späteren in den Jahren 1862—1870 geschlossenen Verträge, welche die vorher mitgetheilte Bestimmung nicht enthielten, so allgemein bekannte Erfahrungen, dass die Klägerin nothwendig damit rechnen musste. Mag nun auch die Rauchmenge, die durch den Verkehr auf dem Bahnhofe in seinem ursprünglichen Umfange hervorgebracht wurde, eine geringe und deshalb für sich weniger schädliche gewesen sein, so verwirklichte sich doch die Zunahme des Betriebsumfangs nicht blos unter den Augen der Klägerin, sondern wurde auch erst durch die weiteren Landabtretungen derselben bis zu dem jetzt vorhandenen Maasse ermöglicht. Klägerin musste sich also auch bei den ferneren Verkäufen zur Erweiterung des Bahnhofs bewusst sein, dass infolge derselben ein ausgedehnterer Lokomotivenverkehr eintreten, und damit die Gefahr der durch denselben ihren Waldungen drohenden Schädigungen vermehrt werde. Zu der Annahme, dass die Schädigungen durch Lokomotivenrauch nicht vorhersehbar gewesen wären, fehlt es an jedem Anhalt.

Was aber die Schädigung durch die Ausströmungen der Gasanstalten betrifft, so sind in § 1 des Vertrages vom 12./18. Oktober und 22. November 1867 die durch denselben verkauften Parzellen nach ihren Verwendungszwecken speziell bezeichnet, darunter 10 Morgen 152 Quadratruthen „zur weiteren Vergrösserung des Bahnhofs infolge der Anlage der Gasanstalt". Wenn sodann in § 5 dieses Vertrages Fiskus sich verpflichtet hat, das durch denselben abgetretene Land „nur zu Zwecken des Eisenbahnbetriebes zu gebrauchen", so ist damit deutlich ausgedrückt, dass auch die Anlage von Gasanstalten zu den Zwecken des Eisenbahnbetriebes gerechnet wurde. Auf diesem durch den Vertrag von 1867 erworbenen Terrain sind aber alle drei Anstalten, von denen die Rauchschäden ausgehen, die beiden Gasanstalten und der Maschinenschuppen, in dem die Reservelokomotiven stehen, nach dem Vertrage der Klägerin erbaut. Klägerin kann sich deshalb auch über die aus diesen Anstalten ausströmenden Dämpfe nicht beschweren, selbst wenn im allgemeinen die Errichtung solcher Anlagen nicht bei jedem Bahnhof vorauszusehen ist.

(Urtheil des V. Civilsenats des Reichsgerichts in Sachen Stadt Görlitz w. Preuss. Eisenbahnfiskus [Betriebsamt Breslau-Sommerfeld] vom 27. April 1892.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Der an der Bahnstrecke Berlin-Halle zwischen den Stationen Gross-Lichterfelde und Gross-Beeren neu errichtete Haltepunkt Gross-Lichterfelde-Süd wird — nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion Erfurt — am 1. August d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 18. Juli 1893. (1516)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

---

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Infolge Strikeausbruches in den Kohlenschächten der Stationen Bruch, Wiesa, Ossegg, Dux, Brüx und Bilin wurde das Zurollen leerer Kohlenwagen nach Pilsen, Obernitz, Bodenbach, Komotau, Moldau und Prag vom 20/6. bis 28/6. l. J. eingestellt.

Wien, am 14. Juli 1893. (1517)

---

3. Güterverkehr.

Dem am 26. Juni d. J. eingeführten Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie für Futtermittel ist mit dem heutigen Tage die Marienburg-Mlawkaer Bahn für den Verkehr mit den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg beigetreten.

Bromberg, den 15. Juli 1893. (1518)

Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen, Lokalgüter-Verkehr. Der am 1. Juli d. J. auf den normalspurigen und am 15. Juli d. J. auf den schmalspurigen Linien eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Futtermittel wird mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab auf den Artikel Melassefutter (eine Mischung von Melasse mit Palmkernmehl und Baumwollensaatmehl) unter Abfertigung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle B. b. erweitert.

Ferner wird veröffentlicht, dass mit Gültigkeit bis 31. August d. J. auf den normalspurigen Linien zur Beförderung von Heu- und Strohsendungen in Wagenladungen, in Ermangelung eines offenen Wagens von mehr als 7,2 m Länge, zwei offene Wagen von je nicht mehr als 7,2 m Länge gestellt werden. Die Fracht wird in diesem Falle für jeden dieser Wagen nach dem wirklichen Gewicht der Ladung, mindestens aber für je 5000 kg für jeden Wagen nach den Sätzen des Ausnahmetarifs unter B. a. erhoben. Stellt sich jedoch die Fracht für das Gesammtgewicht des in beide Wagen verladenen Heus oder Strohs, mindestens aber für 5000 kg nach den in dem vorbezeichneten Ausnahmetarif unter B. b. angegebenen Sätzen billiger, so kommen nur die letzteren zur Berechnung.

Dresden, den 18. Juli 1893. (1519)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Main-Neckar-Eisenbahn. Für den direkten Verkehr der Stationen der Main-Neckarbahn mit allen Deutschen Bahnen, mit welchen direkte Tarife bestehen, tritt mit Wirkung vom 18. d. Mts. ein Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Darmstadt, den 18. Juli 1893. (1520)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckarbahn-Hessischer Thiertarif. Am 1. August l. J. gelangt zu dem Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der Main-Neckarbahn und der Hessischen Ludwigsbahn etc. vom 1. September 1892 der I. Nachtrag zur Einführung.

Die in dem Nachtrag enthaltenen Aenderungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind von den Aufsichtsbehörden genehmigt.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Gepäck- und Güter-Abfertigungsstellen.

Darmstadt, den 11. Juli 1893. (1521)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion der Main-Neckarbahn.

Theil I für die Güterverkehre zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns einerseits und Rumäniens andererseits. Zum Kilometerzeiger für die Stationen des Rumänisch-Norddeutschen Verbandes — enthalten im obigen Theil I, Seite 259 bis 267 und 285 bis 288 — gelangen mit sofortiger Gültigkeit Aenderungen und Ergänzungen zur Einführung, welche bei den Verbandverwaltungen und Verbandstationen zu erfahren sind.

Breslau, den 18. Juli 1893. (1522)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandverwaltungen.

Der Ausnahmetarif für Torfstreu, Torfmull und Futtermittel (vom 26. Juni 1893) kommt vom 20. d. Mts. ab im Westdeutschen Verbandsverkehre allgemein zur Anwendung. Ausgeschlossen bleibt indess der Verkehr der auf ausserdeutschem Gebiete gelegenen Stationen nach Maassgabe des Ausfuhrverbots für Heu, frische und getrocknete Futterkräuter, Stroh und Häcksel, sowie der Verkehr mit Stationen der Farge-Vegesacker, Mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Mecklenburgischen Südbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd und der Hessischen Nebenbahnen.

Hannover, den 19. Juli 1893. (1523)

Königliche Eisenbahndirektion.

Direkte Güterverkehre von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland. Die bisherige Station Schweinfurt der Bayerischen Staatseisenbahnen führt nunmehr den Namen „Schweinfurt Stadt“.

Vom 1. August d. J. ab wird die Station Schweinfurt Centralbahnhof der Bayerischen Staatseisenbahnen in den Anhang zu den Ausnahmetarifen für den direkten Güterverkehr von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Entfernung km	Nach Eydtkuhnen, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, zur Ausfuhr nach Russland von	Stückgut in Mengen unter 5 000 kg	Klasse A	Klasse B	Spezialtarif I			Spezialtarif II			Spezialtarif III			Ausnahmetarif 1								
														I. Kategorie			II. Kategorie			III. Kategorie		
			à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg
		Frachtsätze für 100 kg in Mark																				
	Anhang. Tariftabelle I. (Seite 24 und 25 des Haupttarifs.)																					
1137	Schweinfurt Centralbahnhof	5,55	4,44	3,70	5,55	4,44	3,70	5,55	4,44	3,70	5,55	4,10	2,62	5,55	3,48	2,90	5,55	2,80	2,33	5,55	2,46	2,05
	Anhang. Tariftabelle II. (Seite 32 und 33 des Haupttarifs.)																					
1137	Schweinfurt Centralbahnhof	5,02	4,23	3,71	3,78	3,34	2,90	3,22	2,86	2,50	2,63	2,34	2,05	3,56	3,15	2,74	3,00	2,67	2,34	2,63	2,34	2,05
Entfernung km	Nach Grajewo, Station der Ostpreussischen Südbahn, zur Ausfuhr nach Russland von																					
	Anhang. Tariftabelle. (Seite 10 und 11 des Haupttarifs.)																					
1116	Schweinfurt Centralbahnhof	5,02	4,23	3,71	3,78	3,34	2,90	3,22	2,86	2,50	2,63	2,34	2,05	3,56	3,15	2,74	3,00	2,67	2,34	2,63	2,34	2,05

Bromberg, den 10. Juli 1893. (1524)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Der am 1. Juli d. J. im direkten Verkehr zwischen den Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits zur Einführung gekommene Ausnahmetarif für Torfstreu, Torfmull und Futtermittel findet vom 22. Juli d. J. ab auch im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande (Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, Pfälzischen Bahn, Badischen Staatsbahn und Reichsbahn) Anwendung.

Dresden, den 18. Juli 1893. (1525)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Sächsischer, Magdeburg-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer, Stettin-Schlesisch / Märkisch - Sächsischer und Sächsisch - Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Der in den vorbezeichneten Verbandsverkehren unterm 4. Juli d. J. eingeführte und bisher nur für den Verkehr zwischen den Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und den Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits gültig gewesene Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie für Futtermittel — vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin vom 30. Juni 1893 — findet vom 22. Juli d. J. an auch Anwendung im Verkehre zwischen den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der Station Reichenberg der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und den Stationen der Neuhaldensleber, der Osterwieck - Wasserlebener, der Stendal-Tangermünder, der Hohenebra-Ebeleber, der Warstein-Lippstadter, der Eutin - Lübecker, der Prignitzer, der Wittenberge - Perleberger Bahn (nur im Versande von den Stationen dieser Bahn), der Paulinenaue-Neuruppiner, der Lübeck-Büchener, der Zschipkau-Finsterwalder Bahn, der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn, der Georgs - Marienhütten - Eisenbahn, der Eisern-Siegener Bahn, der Holländischen und Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn bezüglich des Verkehrs der auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen, der Crefelder Bahn, der Saaleisenbahn, der Weimar - Geraer Bahn, der Werrabahn, der Ruhlaer, der Ilmenau-Grossbreitenbacher, der Arnstadt-Ichtershausener und der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn andererseits und ausserdem im Verkehre zwischen der Station Reichenberg der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und den an den vorbezeichneten Verbandsverkehren betheiligten Stationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen.

Inwieweit die in den einzelnen Tarifen besonders ausgeworfenen Entfernungszuschläge bei der Frachtberechnung ausser Acht zu lassen oder einzurechnen sind, darüber ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 18. Juli 1893. (1526)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif nach Alexandrowo, Thorn und Mlawa. Am 1. August 1893 tritt der zweite Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr von Deutschen Stationen nach a) Alexandrowo, b) Thorn, Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, c) Mlawa, Station der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn zur Weiterbeförderung nach Stationen der Warschau - Wiener Eisenbahn bezw. der Weichselbahn und deren Hinterbahnen, gültig vom 1. Januar 1893 in Kraft.

Der Nachtrag enthält:

I. Ergänzung des Vorworts,
II. Aenderungen und Ergänzungen der Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen,
III. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftafeln,
IV. Aenderungen von Stationsbezeichnungen.

Einzelne Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den betheiligten diesseitigen Dienststellen sowie bei der unterzeichneten Direktion kostenlos zu haben.

Bromberg, den 14. Juli 1893. (1527)

Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 20. Juli d. J. tritt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Koks usw. von Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (links- und rechtsrh.) sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn vom 1. Januar 1893 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Koks zum Hochofenbetrieb nach den Stationen Rodingen und Steinfort. Exemplare des Nachtrags sind auf den Tarifstationen kostenfrei erhältlich.

Köln, den 17. Juli 1893. (1528)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 20. d. Mts. treten für die Beförderung von Schleifholz des Ausnahmetarifs 2 C. a zwischen Floss und Pressath einer- und Merseburg sowie Weissenfels andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Erfurt, den 19. Juli 1893. (1529)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 25. d. Mts. treten für den Verkehr zwischen Gabel und Geiersberg einerseits und Sohland andererseits Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 17. Juli 1893. (1530)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Der auf einer grösseren Anzahl Deutscher Staats- und Privatbahnen eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull sowie für Futtermittel findet auch Anwendung im Verkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit:

a) den Württembergischen Staatsbahnen vom 15. Juli 1893 ab;
b) den Badischen Staatsbahnen,
c) der Main-Neckarbahn,
d) der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, mit letzterer jedoch nur für Torfstreu und Torfmull — ausgenommen im Verkehr mit den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen,
 zu b), c) und d) vom 20. Juli 1893 ab;
e) der Dahme-Uckroer Eisenbahn unter Einrechnung der in den Tarifen ausgeworfenen Entfernungszuschläge vom 1. August 1893 ab.

Soweit der Mitteldeutsche Verband im Verkehr mit den vorgenannten Bahnen in Frage kommt, gilt, wie von der Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt bekannt gemacht, der Ausnahmetarif für Torfstreu etc. vom 22. Juli 1893 ab.

Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass im Verkehr mit Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen einschl. der Luxemburgischen Wilhelmsbahn der Ausnahmetarif auch in der Durchfuhr durch Süddeutschland gilt.

Berlin, den 18. Juli 1893. (1531MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr Böhmen-Tirol. Unter Bezugnahme auf das Ausschreiben gleichen Betreffs in der Vereinszeitung Nr. 47 vom 21. v. Mts. wird bekannt gegeben, dass der neue Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohle von Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn usw. nach in Tirol gelegenen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen erst am 1. September l. J. zur Einführung kommt.

München, den 18. Juli 1893. (1532)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Unter Bezugnahme auf die von uns unterm 6. und 12. d. Mts. erlassenen Bekanntmachungen wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass den auf den Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen sowie auf einzelnen Privatbahnen bestehenden Bestimmungen hinsichtlich der Beförderung von Heu und Stroh unter Verwendung von 2 gewöhnlichen Wagen an Stelle eines Wagens von mehr als 7,2 m Länge die Sächsische Staatsbahn mit sofortiger Gültigkeit beigetreten ist.

Berlin, den 18. Juli 1893. (MG1533)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen — normal- und schmalspurige Linien. Der am 1. Juli d. J. auf den normalspurigen und am 15. Juli d. J. auf den schmalspurigen Linien eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull sowie Futtermittel wird, jedoch vorläufig nur für den Lokalverkehr, mit Gültigkeit vom 22. Juli d. J. durch Aufnahme des Artikels

„Holzsägespäne (Holzsägemehl), unverpackt“

unter Abschnitt 1 ergänzt.

Dresden, am 19. Juli 1893. (1534)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu den Gütertarifen Basel Bad. B. loco und transit-Central- und Westschweiz ist je ein Nachtrag (der IV. bezw. III.) herausgegeben worden. Die Nachträge enthalten lediglich die am 1. l. Mts. eingetretenen Aenderungen in den Verkehrsleitungsvorschriften.

Karlsruhe, den 19. Juli 1893. (1535)
Generaldirektion.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Der in dem ersten Nachtrage zu dem Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr enthaltene Ausnahmetarif 2 A für Torfstreu etc. und Futtermittel vom 29. Juli alten Stils/10. August neuen Stils d. J. gilt von demselben Tage ab auch für sämmtliche Verbandstationen der Badischen und Württembergischen Staatsbahnen, sowie der Main-Neckarbahn.

Breslau, den 19. Juli 1893. (1536)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Vieh- usw. Verkehr. Mit dem 1. August d. J. tritt für den obenbezeichneten Verband ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft, durch welchen der Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Nord-Ostseeverbande vom 1. Juli 1888 nebst Nachtrag aufgehoben wird.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind seitens der zuständigen Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Der neue Tarif weist gegenüber dem bisherigen Tarif im Verkehr zwischen den Stationen der vormaligen Westholsteinischen Eisenbahn einerseits und den Stationen der Kiel-Flensburger, der Lübeck-Büchener und der Eutin-Lübecker Eisenbahn andererseits nicht unwesentliche Ermässigungen der Frachtsätze auf.

Für den Verkehr zwischen Eutin der Eutin-Lübecker Eisenbahn und Sternschanze des Direktionsbezirks Altona über Lübeck sind in dem neuen Tarife direkte Frachtsätze nicht wieder vorgesehen.

Exemplare des neuen Tarifs können durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zum Preise von 0,20 *M.* für das Stück bezogen werden.

Altona, den 17. Juli 1893. (1537)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Russischer Getreideverkehr. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 28. v. Mts. Nr. IId 1932 E bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass die im VIII. Nachtrag zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 1a, Theil I, enthaltenen, seit dem 19. April alten/1. Mai neuen Stils d. J. in Kraft getretenen Frachtsätze für Getreide usw. im Verkehr von den Stationen der Wladikawkas-Eisenbahn nach Königsberg i/Pr. und Memel ebenfalls vom 1./13. August alten/neuen Stils ab aufgehoben werden. Soweit bis jetzt zu übersehen ist, werden die seiner Zeit zur Einführung kommenden neuen Frachtsätze für einige Stationen sich höher stellen, wie die bezüglichen im VIII. Nachtrag enthaltenen Frachtsätze. In diesem Fall bleiben die letzteren noch bis zum 20. August alten/1. September neuen Stils d. J. bestehen.

Bromberg, den 17. Juli 1893. (1538)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel. Der nach der Bekanntmachung der Kgl. Eisenbahndirektion Berlin vom 30. Juni d. J. für den Verkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits veröffentlichte Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull sowie Futtermittel wird vom 22. Juli d. J. an auch im Sächsisch-Württembergischen Güterverkehr eingeführt.

Dresden, den 19. Juli 1893. (1539)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Papier aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Zloczów	263 ₰
„ Gródek	263 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Zloczów	258 ₰
„ Gródek	258 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Zloczów	299 ₰
„ Gródek	299 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 17. Juli 1893. (1540)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Eisenbahnverband. Einführung der Nachträge III zu den Heften 1 und 2. Mit 1. August 1893 treten im Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischen Eisenbahnverbande zu den Tarifen Theil II Heft 1 und 2 die Nachträge III in Kraft.

Durch dieselben gelangen direkte Frachtsätze für Borstenvieh-Transporte zur Aufhebung.

Wien, am 15. Juli 1893. (1541)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. September d. J. kommen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Norddeutschen sowie Sächsischen Stationen einerseits und Oesterreichischen Stationen andererseits über Tetschen und Reichenberg neue Tarife zur

Einführung, durch welche neben Fahrpreisermässigungen auch einige Erhöhungen eintreten. Zugleich wird vom gedachten Tage an auf den Oesterreichischen Stationen bei Einlieferung von Reisegepäck in jedem Falle eine Stempelgebühr von 5 kr. Oe. W. für jeden Gepäckschein erhoben.

Nähere Auskunft ertheilt die Verkehrskontrole I hier, Carolastrasse 1.

Dresden, am 17. Juli 1893. (1542)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
zugleich namens der mitbetheiligten
Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verdingung von 19 Lokomotiven und zwar:

a) 4 dreiachsigen Normal-Güterzuglokomotiven mit Tendern in einem Loose,
b) 10 dreiachsigen Personenzug-Tenderlokomotiven in einem Loose,
c) 5 dreiachsigen Tenderlokomotiven mit 5 t Raddruck in einem Loose

am Freitag, den 4. August 1893, Vormittags 11 Uhr, in unserem Verwaltungsgebäude Berlin W. Königgrätzerstrasse 132, IV, Zimmer Nr. 2. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lokomotiven“ an uns bis zu der vorstehend für die Eröffnung der Angebote bestimmten Zeit einzureichen. Ebendaselbst, Zimmer Nr. 7, können Angebotsbogen, Bedingungen und Zeichnungen eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,60 ℳ, bezw. portofreie Einsendung von 2,65 ℳ baar oder in Zehnpfennig-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 2. September 1893.

Berlin, den 13. Juli 1893. (1543MG)

Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen für die Werkstätten Breslau O/S., Breslau-Oderthor, Posen, Jarotschin, Ratibor, Oels und Kattowitz verschiedene Werkzeugmaschinen, als Lokomotiv- und Wagenräder-Drehbänke, Bohrmaschinen, Shapingmaschinen, eine hydraulische Räderpresse für 300 000 kg Druck, ein Dampfhammer von 500 kg Fallgewicht, ein Naxos-Schleifapparat usw. in 14 Loosen beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem technischen Büreau M., Brüderstrasse 36, von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von uns gegen postfreie Einsendung von baar 50 ₰ portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Werkzeugmaschinen“ zu dem auf Donnerstag, den 10. August 1893, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an die unterzeichnete Direktion, Claassenstrasse 10/12, einzureichen. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau, den 17. Juli 1893. (1544)

Königliche Eisenbahndirektion.

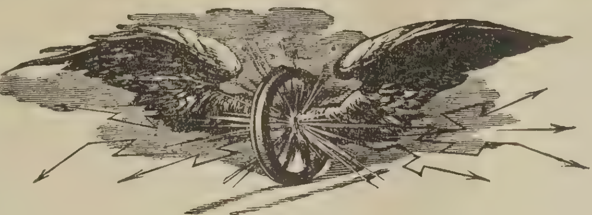
II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 57. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 26. Juli 1893.

Dieser Nummer liegt Nr. 14 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Die Bildung der Russischen Eisenbahngruppen und deren gegenwärtige Umgestaltung.

Nachdem am Schlusse der sechziger Jahre ein Theil des gegenwärtigen Russischen Eisenbahnnetzes vollendet und hiernach die Einrichtung eines direkten Güterverkehrs zwischen den vermittelst Schienengeleises verbundenen grösseren Produktions- und Konsumtionscentren geboten war, trat in erster Reihe die Frage über ein möglichst direktes Erreichen der Bestimmungsstation ohne Umladen der Güter und infolge hiervon über die gegenseitige Benutzung der Wagen, in den Vordergrund. Bei den seinerzeit hierüber geführten Verhandlungen entschied man sich für den Austausch von Wagen gegen Wagen auf den Uebergabepunkten der angrenzenden Bahnen, und zwar im Hinblick auf den besonderen Charakter des Betriebes auf den meisten Russischen Bahnen, welche in einer Richtung bedeutende Massen von Rohprodukten, in der umgekehrten Richtung aber grösstentheils leere Wagen zu befördern haben, sowie mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Waaren von den bezl. Versandstationen bis zu den Häfen und Ausfuhrpunkten der trockenen Grenze weite Strecken zu durchlaufen haben, daher auf den Versandbahnen leicht ein Mangel an Wagen sich einstellen würde, wenn sie auf die Rückkehr ihrer leer zurückkommenden Wagen warten müssten. Da aber bei diesem System der gegenseitigen Benutzung der Wagen letztere den Eigenthumsbahnen unter Umständen auf gar zu lange Zeit entzogen werden könnten, so stellte sich bald die Nothwendigkeit heraus, den Lauf der Wagen auf gewisse Bahnen zu begrenzen, innerhalb welcher dieselben im Austausch kursiren sollten. Diesen Abgrenzungen der Rayons für den Durchgang der Wagen schlossen sich naturgemäss die ökonomisch zusammengehörenden, auf einander angewiesenen Landestheile an und die innerhalb dieser Landestheile befindlichen Bahnen formirten sich dann zu sogenannten Gruppen (Verbänden). Durch diese Gruppeneintheilung wurde es denn auch erreicht, die Frist für die Rücklaufsdauer der Wagen an die Eigenthumsbahn einzuschränken, damit letztere die Möglichkeit habe, sich in gewissen Perioden von dem Zustande ihrer Wagen zu überzeugen und etwaige nothwendige Reparaturen auszuführen.

Wenn demgemäss der zu begrenzende Wagendurchlauf die Idee für die Bildung der Gruppen hervorrief, so war doch bei der Bildung der Gruppen selbst der kommerzielle Gedanke: den einzelnen Russischen Häfen und Ausfuhrpunkten der trockenen Grenze ihren natürlichen Handels- bezw. Produktionsrayon zuzuweisen, wie schon angedeutet, leitend und maass-

gebend gewesen. Ein Blick auf die Karte liess es geboten erscheinen, den Häfen Petersburg und Reval den östlichen Rayon, Riga die Linie Riga-Zarizyn, mit der sie durchschneidenden Moskau-Brester Bahn und den südlichen Häfen, sowie den Punkten der trockenen Grenze den westlichen Theil des Russischen Eisenbahnnetzes zuzutheilen. Auf diese Weise entstanden drei besondere Eisenbahngruppen, welche jede in ihrer Art sich organisirten und vollständig unabhängig von einander Konferenzen der betheiligten Bahnvertreter abhielten und in ihrem Eigeninteresse Beschlüsse fassten.

Es zeigte sich indessen bald, dass die stattgehabte Zuweisung bestimmter Rayons an die einzelnen Häfen und Ausfuhrpunkte den wirklichen Bedürfnissen des Handels nicht vollkommen entsprach, dass vielmehr einzelne Bahnen ihre Produkte in verschiedenen Richtungen abzugeben hätten; hierzu gehörten die Bahnen Grjäsi-Zarizyn, Orel-Grjäsi, Koslow-Woronesch-Rostow, Moskau-Brest und noch andere mehr. Für diese Bahnen erschien es geboten, nicht nur zu einer, sondern zu zwei bezw. allen drei Gruppen zu gehören, um den Gütern ihres Produktionsgebietes eine freie Bewegung zu verschaffen. — So trat z. B. die Libauer Bahn, als sie sich mit der Landwarowo-Romnyer Bahn zu einer einzigen Bahn fusionirte und unter dem Namen: Libau-Romnyer Bahn in den Kreis der Bewerber um den Russischen Export trat, allen drei Gruppen bei, um ihrem emporblühenden Hafen Libau die Möglichkeit zu bieten, nach allen Seiten hin Geschäftsverbindungen anzuknüpfen.

Die anfängliche Theilung der Bahnen nach Gruppen war demnach folgende:

Die I. Gruppe: die Riga-Dünaburger, Dünaburg-Witebsker, Orel-Witebsker, Orel-Grjäsier, Liwnyer, Grjäsi-Zarizyner, Moskau-Brester, St. Petersburg-Warschauer, Rjaschsk-Wjasmaer Bahn.

Später traten dieser Gruppe hinzu: die Koslow-Woronesch-Rostower, Libau-Romnyer, Polessier, Moskau-Rjäsaner, Riga-Bolderaaer, Rjäsan-Koslower, Mitauer, Pleskau-Rigaer Bahn.

Die II. Gruppe: die Nikolai-, Rybinsk-Bologojer, Borowitscher, Baltische, Moskau-Rjäsaner, Rjäsan-Koslower, Nischni Nowgoroder, Moskau-Jaroslawer, Nowotorschoker, Sysran-Wjasmaer, Orenburger, Muromer, Libau-Romnyer, Koslow-Tambower, Tambow-Saratower, Koslow-Woronesch-Rostower, Grjäsi-Zarizyner, Orel-Grjäsier, Moskau-Brester, Wladiwkaser, Donetzer Bahn.

Später traten dieser Gruppe hinzu: die Samara-Slatouster, St. Petersburger Hafenbahn und die Rschew-Wjasmaer Bahn.

Die III. Gruppe: die Südwestbahnen, Libau-Romnyer, Moskau-Kursker, Kursk-Charkow-Asower, Kursk-Kiewer, Moskau-Jaroslawer, Donetzer, Nikolai-, Jekaterinen, Grjäsi-Zarizyner, Orel-Grjäsier, Fastower, Losowo-Sewastopoler, Charkow-Nikolajewer, St. Petersburg-Warschauer und Wladikawkaser Bahn.

Später traten dieser Gruppe hinzu: die Riga-Dünaburger, Riga-Bolderaaer, Mitauer, Polessier, Warschau-Terespoler, Sedletz-Malkiner, Warschau-Wiener, Weichsel-, Brest-Cholmer, Iwangorod-Dombrowaer, Orel-Witebsker, Pskow-Rigaer, Lodzer Fabrikbahn und Dschanskoi-Feodosiaer Bahn.

Zu keiner Gruppe gehörten: die Zarsko-Selosche, Baskuntschaksche, N. Nowgoroder, Transkaspische, Transkaukasische, Obojanskische, Riga-Tuckumer, Systerbeksche, Finnländische, Schuja-Iwanowskaer und die Uraler Bahn.

Erst nach der Gruppirung der Bahnen machte sich die Frage über die Erstellung von direkten Tarifen geltend und zwar zuerst von Spezialtarifen für gewisse wichtige Transportartikel, sodann von allgemeinen Gruppentarifen. Die Bahnen der I. Gruppe hatten das Verdienst, zuerst einen allgemeinen Gruppentarif unter einander zu vereinbaren, jedoch nehmen an demselben bis zu letzter Zeit nicht theil die Liwnyer, St. Petersburg-Warschauer und Pleskau-Rigaer Bahn.

Ausserdem betheiligten sich von den Bahnen:

die Libau-Romnyer nur mit ihrer Theilstrecke Libau-Kalkuhnen;

die Sysran-Wjasmaer nur mit ihrer Theilstrecke Rjaschsk-Wjasma einschl. der Jeletzer Linie.

Demnächst vereinbarten auch die Bahnen der II. Gruppe unter einander einen allgemeinen Gruppentarif und zwar nahmen an demselben bis zu letzter Zeit theil: die Grjäsi-Zarizyner, Koslow-Woronesch-Rostower, Sysran-Wjasmaer, Moskau-Brester, Moskau-Rjäsaner, Orenburger, Orel-Grjäsier, Rjäsan-Koslower, Tambow-Koslower, Tambow-Saratower, Samara-Slatouster und Donetzer Bahn.

Die Bahnen der III. Gruppe konnten anfangs keinen allgemeinen Gruppentarif mit einander vereinbaren und waren daher genöthigt, einstweilen eine Sammlung ihrer Lokaltarife und solcher besonders ermässigter Frachtsätze herauszugeben, welche im direkten Verkehr Anwendung zu finden hatten. Erst seit dem 1. Januar d. J. besteht auch für die Bahnen der III. Gruppe ein allgemeiner Tarif, an welchem theilnehmen die Brest-Cholmer, Warschau-Terespoler, Warschau-Wiener, Dschanskoi-Feodosiaer, Donetzer, Jekaterinen, Iwangorod-Dombrowaer, Kursk-Kiewer, Kursk-Charkow-Asower, Libau-Romnyer, Lodzer, Losowo-Sewastopoler, Mitauer, Moskau-Kursker, Theilstrecke Brjansk-Orel der Orel-Witebsker Bahn, Polessier, Pskow-Rigaer, Weichsel-, Riga-Dünaburger, Riga-Bolderaaer, St. Petersburg-Warschauer, Sedletz-Malkiner, Fastower, Charkow-Nikolajewer und Südwestbahn.

Unter diesen Verhältnissen entwickelte sich der Verkehr und hatte inzwischen sehr grosse Dimensionen angenommen, wobei es sich fast täglich als ein recht empfindlicher Mangel herausstellte, dass die Grundlage, auf der sich die Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und dem Publikum regelten, Reglements waren, die von einem der Kontrahenten erlassen waren und welche nicht einmal ausnahmslos die staatliche Sanktion erhalten hatten. Diesem fühlbaren, offenkundigen Missstande ein Ende zu machen, hatte die nach ihrem Präsidenten, dem Grafen Ed. Baranow, benannte Baranow'sche Kommission den Auftrag erhalten, ein Eisenbahngesetz vorzubereiten, welches die sämmtlichen Beziehungen der Eisenbahnen Russlands zum Staate, zum Publikum und ebenso der Bahnen unter einander regeln und denselben eine feste Basis schaffen sollte. Etwa 7 Jahre hatte es in Anspruch genommen, bis die Arbeiten der Kommission alle Stadien der Vorarbeiten, der Zusammenstellung, der Durchsicht und der Beprüfung in den verschiedenen Ministerien durchlaufen hatte, um endlich im Jahre 1885 die Allerhöchste Bestätigung zu erhalten.

Dieses Gesetz enthielt nun u. a. auch die Bestimmung, dass zwischen allen Stationen des Russischen Eisenbahnnetzes, die für die Annahme und Ausgabe von Gütern eröffnet sind, ein direkter Güterverkehr stattzufinden habe und schrieb zugleich vor, dass die Wagen aller Bahnen im direkten Verkehr ungehinderten Durchgang von den bezl. Versand- bis zu den Bestimmungsstationen haben sollen. Infolge dessen sahen sich die Russischen Bahnen genöthigt, eine allgemeine Konvention über den Wagendurchgang abzuschliessen und traten somit zugleich die bis dahin bestandenen bezüglichen Bestimmungen der einzelnen Gruppen ausser Kraft. Hiermit hatten denn auch die Gruppen ihre bisherige Bedeutung verloren und bezweckten nur noch die Feststellung von Tarifen für den direkten Verkehr.

Aber auch dieser noch verbliebene Theil des früher so sehr ausgebreiteten Thätigkeitsgebietes der „Gruppen" hat nur einen formellen Werth und beschränkt sich fast ausschliesslich auf die Ausführung von Vorarbeiten zu den Tarifen, welche das Finanzministerium umzuarbeiten die Absicht hat, und zwar haben diese Arbeiten nur dann Aussicht verwerthet zu werden, falls sie genau den Intentionen der betreffenden Organe der Staatsregierung entsprechen. Als solche Organe wurden bald nach Erscheinen des obenerwähnten Gesetzes (Allgemeines

Statut für die Russischen Eisenbahnen) und zwar im Jahre 1888 3 besondere Institutionen ins Leben gerufen, welche sich mit der Kontrole bezw. Feststellung der Eisenbahntarife zu beschäftigen hatten und sich wie folgt zusammensetzten:

in erster Instanz: aus einem Departement für Eisenbahnangelegenheiten beim Finanzministerium,

in zweiter Instanz: aus einem Tarifkomitee, bestehend aus Delegirten der verschiedenen Ministerien, unter dem Vorsitz des Chefs des vorerwähnten Departements und

in höchster Instanz: aus einem Tarifrath, bestehend aus Delegirten der verschiedenen Ministerien und der Eisenbahnen, unter dem Vorsitz des Finanzministers.

Diese Tarifinstitutionen haben es sich vom ersten Augenblick ihres Bestehens ab angelegen sein lassen, die Tarife des Russischen Eisenbahnnetzes nach Möglichkeit zu vereinfachen und allmählich den Weg zur Einführung eines einzigen allgemeinen Tarifs anzubahnen. Zu solchem Zweck hat denn auch der Finanzminister mittelst Verfügung vom 10. April d. J. angeordnet, dass an Stelle der bisherigen 3 Gruppen hinkünftig nur 2 Bahngruppen zu bestehen haben und als Demarkationslinie beider Gruppen die Linie Libau-Kalkuhnen-Orel-Grjäsi-Koslow zu dienen habe, mit der Bestimmung, dass die auf dieser Linie sowie östlich von derselben belegenen Bahnen der II. Gruppe, die westlich von derselben belegenen Bahnen aber der I. Gruppe anzugehören haben Hierbei sollen:

a) die Theilstrecke St. Petersburg-Kalkuhnen der St. Petersburg-Warschauer Bahn,
b) die Theilstrecke Orel-Brjansk der Orel-Witebsker Bahn,
c) die Nikolaibahn,
d) die Theilstrecke Moskau-Orel der Moskau-Kursker Bahn,
e) die Theilstrecke Libau-Radziwilischki der Libau-Romnyer Bahn und die Wladikawkaser Bahn

zu beiden Gruppen gehören.

Dagegen wurden die Borowitscher, Obojansker, N. Nowgoroder, Riga-Tuckumer und die St. Petersburger Hafenbahn sowie diejenigen Verbindungslinien, für welche besondere Tarife vorgeschrieben sind, keiner Gruppe zugezählt.

Die beiden neuen Gruppen bestehen demnach aus folgenden Bahnen:

I. Gruppe: Brest-Cholmer, Warschau-Wiener, Warschau-Terespoler, Wladikawkaser, Dschanskoi-Feodosiaer, Donetzer, Jekaterinen, Iwangorod-Dombrowaer, Kursk-Kiewer, Kursk-Charkow-Asower, Libau-Romnyer ausschl. der Strecke Kalkuhnen-Schadow, Lodzer, Losowo-Sewastopoler, Moskau-Brester von Brest bis Smolensk, Moskau-Kursker, Nikolajewer, Theilstrecke Orel-Brjansk der Orel-Witebsker Eisenbahn, Polessier, Weichsel, St. Petersburg-Warschauer, Sedletz-Malkiner, Fastower, Charkow-Nikolajewer und Südwestbahn.

II. Gruppe: Baltische, Pleskau-Rigaer, Wladikawkaser, Grjäsi-Zarizyner, Dünaburg-Witebsker, Koslow-Woronesch-Rostower, Theilstrecke Kalkuhnen-Radziwilischki-Libau der Libau-Romnyer Bahn, Liwnyer, Mitauer, Moskau-Brester von Moskau bis Smolensk, Moskau-Kasaner, Moskau-Kursker, von Moskau bis Orel, Moskau-Nischni Nowgoroder, Moskau-Jaroslawer, Muromer, Nikolajewer, Nowotorschoker, Orel-Witebsker, Orel-Grjäsier, Rschew-Wjasmaer, Riga-Dünaburger, Riga-Bolderaaer, Rybinsk-Bologojoer, Rjäsan-Uralsker, St. Petersburg-Warschauer von Kalkuhnen bis St. Petersburg, Samara-Slatousker, Orenburger, Sysran-Wjasmaer und die Schuiska-Iwanower Bahn.

Zugleich hat der Finanzminister vorgeschrieben, dass die Bahnen der neuen I. Gruppe künftig den gegenwärtig in Kraft bestehenden allgemeinen Tarif der III. Gruppe beibehalten, die Bahnen der neuen II. Gruppe aber ihrerseits einen allgemeinen Tarif für diese Gruppe, unter möglichster Anlehnung an den bestehenden Tarif der alten III. Gruppe, ausarbeiten sollen. Solche Ausarbeitung des künftigen Tarifs der neuen II. Gruppe hat inzwischen bereits stattgefunden und ist dessen Einführung am 1. August d. J. zu erwarten.

Ferner ist noch zu erwähnen, dass der Finanzminister ebenfalls angeordnet hat, dass im Verkehr von einer Gruppe auf die andere der Tarif derjenigen Gruppe für die ganze Transportstrecke zur Berechnung zu kommen habe, zu welcher die Versandstation gehört. Auf diese Weise werden also in der Zukunft überhaupt nur zwei allgemeine Tarife für sämmtliche Bahnen bestehen, — was eine bedeutende Vereinfachung gegen früher in sich begreift.

Aus dieser kurzen historischen Darstellung ist nun unschwer zu entnehmen, dass die „Gruppen“ als Verbände sehr wenig von ihrer ursprünglichen Bedeutung bei ihrer gegenwärtigen Umgestaltung noch gerettet haben. Dem unparteiischen Beobachter der Verhältnisse, wie sie sich seit 1885 bezw. 1888 herausgebildet haben, drängt sich aber auch die Frage auf: was sollen selbst die beiden jetzt gebildeten „Gruppen“? Ihre Kompetenzen sind thatsächlich ziemlich auf Null zusammengeschrumpft und das Wenige, was den „Gruppen“ geblieben ist, wird auch zum Theil illusorisch gemacht durch den Umstand, dass neben den beiden mehrbesprochenen „Gruppen“ noch ein allgemeiner Kongress sämmtlicher Bahnen Russlands besteht, welcher den weitaus grössten Theil der Kompetenzen der ehemaligen „Gruppen“ bereits übernommen hat. Bei solcher Lage der Dinge lässt sich fast vermuthen, dass auch dieser Rest der ehemaligen Organisation der Russischen Privateisenbahnen nicht allzu lange fortbestehen wird.

Wie die Dinge bisher gegangen sind, so wird der Sterbetag der beiden „Gruppen“ wohl auf den Zeitpunkt verlegt werden können, an dem das Finanzministerium sein Projekt des einheitlichen Tarifes realisirt haben wird. Bis dahin werden den „Gruppen“ voraussichtlich noch viele Tarifarbeiten übertragen werden.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1984 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Annahme der in Oesterreich-Ungarn gültigen Vorschriften über die Behandlung von Kessel- (Reservoir-) Wagen und Schüttwagen im gesammten Vereinsgebiete (abgesandt am 21. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Organisation der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung.

Die Verhandlungen wegen einer anderweiten Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung sind insoweit zu einem gewissen Abschluss gelangt, als der Organisationsplan sowohl in seinen Grundzügen als in seiner etatsmässigen Ausgestaltung von der mit der Aufgabe betrauten Kommission, zum Theil unter persönlicher Leitung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten und unter Mitwirkung von Vertretern der Finanzverwaltung durchberathen und aufgestellt ist. Der Plan wird nunmehr den Eisenbahn-Direktionspräsidenten, sowie den Oberpräsidenten zur gutachtlichen Aeusserung zugehen. Erst wenn nach dem Eingange dieser Gutachten der Plan einer sachgemässen Nachprüfung unterzogen ist, wird derselbe das Staatsministerium beschäftigen und erst nach dessen Beschlussfassung kann derselbe den Ansätzen im Staatshaushalts-Etat als Grundlage dienen. Dies dürfte erst für den Etat für 1895/96 in Aussicht zu nehmen sein.

Personenverkehr auf Deutschen Staatsbahnen.

In nachstehendem geben wir eine vergleichende Zusammenstellung einiger Ergebnisse des Personenverkehrs auf

den grösseren Deutschen Staatseisenbahnen für die Jahre 1890/91 und 1891/92:

Bezeichnung der Bahnen	Betriebsjahr	Personenkilometer für das Kilometer Bahnlänge	Personenkilometer für das Personenzugkilometer	Personenkilometer für das Personen-Wagenachskilometer	Kilometer für die Personen-Wagenachse	Platzausnutzung %
Preussische Staatsbahnen	1890/91	311 761	64,3	4,7	46 003	25,20
	1891/92	321 788	62,4	4,6	47 286	24,78
mithin in 1891/92 %		+ 3,22	— 2,95	— 2,13	+ 2,79	— 1,67
Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	1890/91	234 926	51,5	4,0	41 455	23,80
	1891/92	243 365	48,0	3,8	42 936	21,09
mithin in 1891/92 %		+ 3,60	— 6,80	— 5,00	+ 3,57	— 7,18
Bayerische Staatseisenbahnen	1890	185 751	43,7	4,3	32 981	23,44
	1891	184 268	42,2	4,1	34 199	23,02
mithin in 1891 . %		— 0,80	— 3,43	— 4,65	+ 3,69	— 1,79
Sächsische Staatseisenbahnen	1890	348 665	66,0	4,3	37 993	22,82
	1891	348 799	63,9	4,1	39 461	21,95
mithin in 1891 . %		+ 0,05	— 3,18	— 4,65	+ 3,86	— 3,81
Württembergische Staatseisenbahnen	1890/91	216 885	49,8	3,9	38 003	23,56
	1891/92	222 354	46,7	3,9	37 280	23,21
mithin in 1891/92 %		+ 2,55	— 6,22	—	— 1,90	— 1,49
Badische Staatseisenbahnen	1890	300 311	52,1	4,3	37 458	23,38
	1891	290 831	48,4	4,1	37 739	21,09
mithin in 1891 . %		— 3,16	— 7,10	— 4,65	+ 0,75	— 9,79
Durchschnitt aller Bahnen	1890/91	274 270	58,7	4,6	42 220	24,69
	1891/92	280 881	56,9	4,4	43 339	24,15
mithin in 1891/92 %		+ 2,41	— 3,07	— 4,35	+ 2,65	— 2,19

Die vorstehenden Zahlen lassen erkennen, wie im Jahre 1891/92 mit der beginnenden Depression auf dem allgemeinen Wirthschaftsgebiet auch der Personenverkehr der Deutschen Eisenbahnen in seiner erfreulichen Entwickelung der letzten Jahre aufgehalten wurde, wenngleich auf den meisten Bahnen, namentlich auch auf den Preussischen Staatsbahnen, immerhin noch eine Steigerung des kilometrischen Verkehrs zu verzeichnen war. Die letztere (die Verkehrsdichtigkeit) stieg auf den Preussischen Staatsbahnen von 311 761 auf 321 788 Personenkilometer auf 1 km Bahnlänge (d. i. um 3,22 %), auf den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen um 3,60 % (auf 243 365 Personenkilometer), in Württemberg jedoch nur um 2,55 % (auf 222 354 Personenkm), in Sachsen nur um 0,05 % (auf 348 799 Personenkilometer) und ging in Bayern um 0,80 % (auf 184 268 Personenkilometer), in Baden sogar um 3,16 % (auf 290 831 Personenkilometer) zurück. In der Zugausnutzung wurde Preussen mit durchschnittlich 62,4 Personen nur von Sachsen mit 63,9 Personen übertroffen, während die übrigen grösseren Staatsbahnen eine erheblich geringere Durchschnittsbesetzung der Züge aufweisen; die Reichseisenbahnen nur 48,0, die Bayerischen Staatsbahnen nur 42,2, die Württembergischen Staatsbahnen 46,7 und die Badischen Staatsbahnen 48,4. Die Zugausnutzung ging 1891/92 bei den Preussischen Staatseisenbahnen um 2,95 % gegen das Vorjahr zurück, noch mehr aber bei den übrigen Staatsbahnen — bis 7,10 % bei den Badischen Staatseisenbahnen. Die Achsausnutzung stellte sich bei den Preussischen Staatseisenbahnen auf 4,6 Personen gegen 3,8 bis 4,1 Personen auf den übrigen genannten Staatsbahnen. Sie verminderte sich 1891/92 auf den Preussischen Staatseisenbahnen um 2,13 %, auf den Reichseisenbahnen dagegen um 5,0 %, in Bayern, Baden und Sachsen um 4,65 %, und blieb nur in Württemberg auf dem alten Stand von 3,9 Personen. Die Platzausnutzung war mit 24,78 % in Preussen am günstigsten, wennschon dieselbe auch hier um 1,67 % (25,20 %) zurückging. Auf den übrigen grösseren Staatsbahnen betrug die Platzausnutzung nur 21,09—23,21 % und der Rückgang gegen das Vorjahr 1,49 % in Württemberg, 1,79 % in Bayern, 3,81 % in Sachsen, 7,18 % auf den Reichsbahnen und 9,79 % in Baden. Der durchschnittliche Lauf einer Personenwagenachse stellte sich in Preussen 1891/92 auf 47 286 km (2,79 % höher als im Vorjahre), gegen 42 936 km auf den Reichsbahnen, 34 199 km in Bayern, 39 461 km in Sachsen, 37 280 km in Württemberg und 37 739 km in Baden. Im Jahre 1891/92 fehlte denjenigen Bahnen, welche das Etatsjahr vom 1. April bis 31. März rechnen (Preussen, Württemberg und die Reichsbahnen), der Osterverkehr, wodurch die Frequenz und Einnahme im April 1891 und März 1892 gegenüber dem Vorjahre erheblich geschmälert wurde. Auf den Preussischen Staatsbahnen blieb aus diesem Grunde die Personenfrequenz im April 1891 um 5,7 % und im März 1892 um 8,4 % hinter denselben Monaten des Vorjahres zurück, während in den übrigen 10 Monaten eine Zunahme von 7,1 % eingetreten war. Bei dem Vergleich mit den übrigen Staatsbahnen wird dies mit in Betracht zu ziehen sein.

Verkehr mit Oesterreich-Ungarn.

Der Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 22. d. Mts. dem Entwurfe eines zweiten Nachtrages zu der Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn zugestimmt.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. September dieses Jahres wird die 55,49 km lange Strecke Marienburg-Miswalde-Maldeuten (mit den Stationen Marienburg, Schroop, Troop, Gr.-Waplitz, Christburg, Miswalde, Pollwitten und Maldeuten) und die 75,93 km lange Strecke Elbing-Miswalde-Osterode (mit den Stationen Elbing, Eschenhorst, Markushof, Alt-Döllstädt, Blumenau, Miswalde, Saalfeld, Gr.-Hauswalde, Liebemühl und Osterode) dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Die Strecken sind vollspurige Nebenbahnen und werden dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Danzig unterstellt.

Direktionsbezirk Elberfeld. Auf der Bahnstrecke Barmen - Wichlinghausen - Hattingen ist seit dem 1. d. Mts. der Vollbetrieb eingeführt.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Der an der Bahnstrecke Essen B. M.-Bismarck belegene Rangirbahnhof Caternberg ist am 15. d. Mts. für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen der Zeche Zollverein IV eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die Schreibweise der an der Bahnlinie Schlettstadt - Markirch belegenen Station St. Kreutz i. L. (im Leberthale) ist in „St. Kreuz" umgeändert worden.

Direktionsbezirk Berlin. Behufs Vermeidung von Verwechselungen der zwischen Cottbus und Vetschau gelegenen Haltestelle „Kunersdorf" mit dem Haltepunkte „Kunnersdorf bei Kamenz" hat die Haltestelle Kunersdorf die Bezeichnung „Kunersdorf bei Cottbus" erhalten.

Prignitzer Eisenbahn.

Der Verwaltungsrath hat beschlossen, für das abgelaufene Betriebsjahr eine Dividende von 4,5 % auf die Prioritäts-Stammaktien (wie im Vorjahre) und von 3 % auf die Stammaktien (gegen 2 % im Vorjahre) in Vorschlag zu bringen.

Berliner Stadt- und Ringbahn-Verkehr.

Infolge des mit dem 1. April d. J. auf der Stadt- und Ringbahn eingeführten neuen Fahrkartensystems, nach welchem die Fahrkarten der ersten Preisgruppe wahlweise Gültigkeit bis zur fünften auf die Ausgangsstation folgenden Station haben, sind für einzelne Verkehrsbeziehungen, u. a. auch für Friedrichstrasse - Stralau - Rummelsburg, Fahrpreiserhöhungen eingetreten, da Stralau - Rummelsburg die sechste der auf „Friedrichstrasse" folgenden Stationen ist und zur Fahrt zwischen beiden Bahnhöfen demnach eine Fahrkarte der zweiten Preisgruppe, für welche das Fahrgeld in III. Klasse 20 ₰ und in II. Klasse 30 ₰ beträgt, erforderlich ist. Da jedoch Stralau-Rummelsburg wie auch Friedrichstrasse gleichzeitig auch Stationen des Vorortverkehrs sind und da keine Veranlassung vorlag, den Preis der Vorort - Fahrkarten Friedrichstrasse - Stralau - Rummelsburg, der 10 ₰ für die III. und 15 ₰ für die II. Wagenklasse beträgt, zu erhöhen, so haben sowohl die Beamten der Fahrkarten-Ausgabestelle auf Bahnhof Friedrichstrasse, wie auch diejenigen der Fahrkarten-Ausgabestelle zu Stralau-Rummelsburg zur Vermeidung einer Schädigung der Reisenden strenge Anweisung erhalten, bei Anforderung von Fahrkarten nach Friedrichstrasse, bezw. Stralau - Rummelsburg stets die um die Hälfte billigeren Vorort-Fahrkarten, die gleichfalls zur Fahrt mit den Stadtbahnzügen berechtigen, zu verabfolgen. Dieser Anweisung wird nach einer Mittheilung des Königlichen Eisenbahn - Betriebsamts (Stadt- und Ringbahn) zu Berlin von den Beamten thatsächlich gewissenhaft nachgekommen. Trotzdem werden noch immer Klagen über Preisunterschiede auf der genannten Strecke laut. Es kann daher nur angenommen werden, dass die Reisenden nicht Fahrkarten nach Stralau-Rummelsburg bezw. Friedrichstrasse unter ausdrücklicher Namhaftmachung der Endstation fordern, sondern dass sie lediglich Fahrkarten zum Preise von 10 ₰ bezw. 15 ₰ verlangen, mit denen sie allerdings nur bis zur fünften Station

zu fahren berechtigt sind. Auf den Umstand, dass die gegenüber den Stadtbahn-Fahrkarten um die Hälfte billigeren Vorort-Fahrkarten gleichfalls zur Benutzung der Stadtbahnzüge zwischen Stralau-Rummelsburg und Friedrichstrasse berechtigen, ist von dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt mittelst einer auf den Bahnhöfen zum Anschlag gebrachten Bekanntmachung noch besonders hingewiesen.

Berliner elektrische Hochbahn.

Für die Verlängerung der elektrischen Hochbahn vom Nollendorfplatz bis Charlottenburg ist von der Firma Siemens & Halske nunmehr gleichfalls die Konzession nachgesucht worden, und dürfte sowohl vom Berliner Polizeipräsidium als auch von der städtischen Verwaltung von Charlottenburg unter geringeren Schwierigkeiten und binnen kürzerer Zeit ertheilt werden, als dies bei der ersten Strecke von der Warschauer Brücke bis zum Nollendorfplatze der Fall war. Die Firma Siemens & Halske hofft, den Bau der ganzen Strecke etwa im Herbste 1895 beenden zu können. Die Motorwagen, welche unterhalb ihrer Achsen eine den Augen unsichtbare Dynamomaschine führen, die sie in Bewegung setzen, können auf jeder Fahrt 50 Personen aufnehmen, sie gleichen den Wagen der Pferdebahnen, werden aber eleganter gebaut und mit Heizung und Beleuchtung für die Winterszeit versehen. Einige Jahre später, etwa Mitte des Jahres 1897 soll das ganze, an diese Hauptlinie sich anschliessende Bahnnetz ausgebaut sein, dem man den Namen „Nord- und Südbahn“ beizulegen beabsichtigt.

Berlin-Gotthard-Rom.

Die Verwaltungen der Gotthardbahn, der Schweizerischen Centralbahn und der Badischen Staatseisenbahnen planen die Einführung eines direkten Schnellzuges Berlin-Gotthardbahn-Rom, welcher die ganze Strecke in 40 Stunden zurücklegen soll.

Schlafwagenbetrieb auf der Strecke Köln-Basel über Münster a. St.-Strassburg i. E.

Seit dem 15. d. Mts. ist im Schlafwagendienst Köln-Basel über Münster a. St.-Strassburg i. E. der hinsichtlich der Verausgabung von Schlafwagenkarten I. und II. Klasse bisher bestandene Unterschied aufgehoben und wird nur eine Sorte Schlafwagenkarten verausgabt, deren Preis für die ganze Strecke Köln-Basel oder Basel-Köln ohne Unterschied, ob dieselbe ganz oder theilweise befahren wird, 10 *M.* beträgt.

Die Reisenden mit Fahrkarten I. Klasse haben Anspruch auf Einräumung einer halben Wagenabtheilung bezw. eines Halkupees in der Weise, dass von den zwei übereinander befindlichen Betten nur das eine zu benutzende Bett hergerichtet wird. Wollen 4 Reisende mit Fahrkarten I. Klasse eine Wagenabtheilung von 4 Schlafplätzen zusammen benutzen, so haben sie hierfür nur 3 Schlafwagenkarten zu lösen.

Deutschlands Handelsverkehr im Jahre 1892.

Nach dem Jahresberichte des Aeltestenkollegiums der Berliner Kaufmannschaft hatten fast alle Zweige des grossen Deutschen Eisengewerbes im Jahre 1892 über ungenügende und unlohnende Beschäftigung zu klagen. Der Bedarf der inländischen Industrie war gemäss ihrer eingeschränkten Thätigkeit gering, die Verwaltungen der grossen Staatsbetriebe, vor allen die der Preussischen Staatsbahnen, befleissigten sich äusserster Sparsamkeit, die Ausfuhr begegnete verschärfter Konkurrenz auf den fremden Märkten und musste vielfach zurückweichen, die Cholerafurcht hinderte den regelmässigen Verkehr und andererseits hatten viele Werke, besonders die Flusseisen erzeugenden, sich gerade auf vermehrte Produktion mittelst Erweiterungsbauten, Verbesserung der Technik usw. eingerichtet. Bei den infolge des Missverhältnisses zwischen Nachfrage und Angebot beständig sinkenden Preisen der Erzeugnisse wurden im Eisengewerbe die Lasten doppelt fühlbar.

Im Jahre 1892 betrug die Ausfuhr aus dem freien Verkehre Deutschlands u. a. in Eck- und Winkeleisen 840 548 Doppelcentner (gegen 746 305 D.-Ctr. im Vorjahre), in Eisenbahnlaschen, Schwellen usw. 395 576 (634 062) D.-Ctr., in Eisenbahnschienen 1 137 122 (1 428 458) D.-Ctr. — davon nach Belgien 20 117 D.-Ctr., Grossbritannien 113 031 D.-Ctr., den Niederlanden 163 648 D.-Ctr., der Schweiz 203 240 D.-Ctr., der Türkei 91 050 Doppelcentner, Transvaal 27 854 D.-Ctr., Brasilien 80 038 D.-Ctr., Chile 94 082 D.-Ctr., Mexiko 21 755 D.-Ctr. und Venezuela 17 245 D.-Ctr. —, in Federn, Achsen usw. zu Eisenbahnwagen 265 544 (335 544) D.-Ctr., in Lokomotiven und Lokomobilen 47 777 (41 736) D.-Ctr., in geschmiedeten eisernen Dampfkesseln 18 751 (18 729) D.-Ctr., in Eisenbahnfahrzeugen ohne Leder- usw. Arbeit, je unter 1 000 *M.* werth 3 167 (1 797) Stück, desgl. ohne Leder- usw. Arbeit, je 1 000 *M.* und darüber werth 633 (446) Stück. Hieraus ist zu ersehen, wie unsere Ausfuhr gerade in wichtigen Massenartikeln wie in Eisenbahnschienen erheblich zurückgegangen ist.

Der Rückgang der Einfuhr der wichtigeren Artikel ist indessen noch ausgeprägter. Im Berichtsjahre betrug die Einfuhr in den freien Verkehr Deutschlands u. a. in Eisenbahnschienen 71 864 (157 734) D.-Ctr., in Federn, Achsen usw. zu Eisenbahnwagen 13 207 (26 920 D.-Ctr., in Lokomotiven und Lokomobilen 45 331 (32 401) D.-Ctr., in Eisenbahnfahrzeugen, ohne Leder- usw. Arbeit, je unter 1 000 *M.* werth 157 (61) Stück, desgl. ohne Leder- usw Arbeit, je 1 000 *M.* und darüber werth 326 (428) Stück. Die auffällige Mehreinfuhr der „Lokomotiven und Lokomobilen“ (um fast 40 %) dürfte hauptsächlich auf Lokomobilen entfallen.

Aus Frankreich.

Aeussere Ausstattung der Aufgabe- und Ablieferungsscheine

Auf den Ministerialerlass vom 6. März d. J. (vergl. Nr. 30 S. 284 d. Ztg.) hat die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zugleich im Namen der übrigen Gesellschaften am 14. Juni d. J. geantwortet, dass das Muster der Aufgabe- und Ablieferungsscheine für Frachtgut nicht kleiner gewählt werden könne, weil sonst die Frachtberechnung und die sonstigen Angaben bei der oft knapp bemessenen Zeit nicht mit genügender Deutlichkeit von den Abfertigungsbeamten eingetragen werden könnten. Ebenso wenig könne die Güte des Papieres verringert werden, weil sonst diese Urkunden aus den zahlreichen Amtshandlungen namentlich bei Entschädigungsansprüchen nur als Fetzen hervorgehen würde; auch halten die Gesellschaften das Gewicht, das jetzt etwa 4 g beträgt, im Interesse der Einlegung in einen einfachen Brief nicht für zu hoch. Bezüglich der Deutlichkeit der Eintragungen haben die Gesellschaften ihre Abfertigungsstellen mit entsprechender Anweisung versehen.

Einführung der Staatsbahn in Paris.

Nach dem „Journal des transports“ hat die Staatsbahnverwaltung dem Minister der öffentlichen Arbeiten einen Entwurf zur Herstellung einer Eisenbahn von Chartres über Limours, Saint Arnoult, Ablis und Coltainville bis Paris Montparnasse (85 km), deren Kosten auf 22 700 000 Frcs. veranschlagt sind, vorgelegt; ausserdem ist ein Militär-Anschlussgeleis bei Auneau, dessen Kosten auf 1 300 000 Frcs. geschätzt sind, vorgesehen.

Die Neuordnung des Eisenbahn-Aufsichtsdienstes.

In Ausführung des grundlegenden Erlasses vom 20. Mai dieses Jahres (vergl. Nr. 48 S. 470 d. Ztg.) hat der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlass vom 16. und vom 20. Juni d. J. Ausführungsbestimmungen gegeben, von denen die ersteren die Anstellungsverhältnisse bezüglich des neu geschaffenen Amtes der Rechnungsaufseher (contrôleurs comptables) regeln, während die letzteren die Befugnisse der oberen Aufsichtsbeamten in dem Sinne näher festsetzen, dass das Ministerium und die Generalinspektoren von untergeordneten Angelegenheiten entlastet werden. Der Erlass vom 20. Juni d. J. bestimmt:

Art. 1. Die Generalinspektoren des Aufsichtsdienstes werden vom Minister der öffentlichen Arbeiten ständig damit betraut, für jedes Netz und ohne Mitwirkung des Ministers folgende Angelegenheiten, sofern die zu treffende Entscheidung keine Ausgabegenehmigung umfasst, zu behandeln: Dienstanweisungen für Bahnhöfe, Zweigbahnen und für den Schutz der Werkplätze mit Ausschluss derjenigen, die eine Abweichung von der Dienstordnung enthalten; Aenderungen der Diensteintheilung für Lokomotivführer und Heizer bei Einführung des Sommer- und Winterfahrplans; Abnahmezüge bezüglich der Neubaulinien; Schotter- und Dienstzüge für die Bauausführungen auf den im Betrieb befindlichen Linien; Erhaltung der Höhenmarken; Privat-Anschlussgeleise, sofern nicht Meinungsverschiedenheiten zwischen der Gesellschaft und den Betheiligten bestehen; Unterhaltung und Ueberwachung der Wegeschranken, Bahneinfriedigungen, lebenden Hecken; Wünsche, Beschwerden, Ansprüche bezüglich der Nebenanlagen in den Bahnhöfen (Wasserabfluss usw.), sofern nicht über derartige Anlagen die Präfekten zu befragen sind oder zu bestimmen haben; gelegentliche Verlängerung der Gültigkeitsdauer der regelmässig genehmigten Rückfahrkarten nach Seebädern und Ausflugspunkten. Die Entscheidungen bezüglich dieser Angelegenheiten werden vom Generalinspektor direkt getroffen und im Namen und Auftrage des Ministers (Pour le ministre et par délégation) unterzeichnet.

Art. 2. Die 4 Oberingenieure sind vom Generalinspektor ständig damit zu betrauen, folgende Angelegenheiten zu prüfen, sofern nicht dazu Berathungen mit anderen als den Eisenbahn-Aufsichtsstellen erforderlich sind.

A. Der Oberingenieur (Stellvertreter) für Vorarbeiten und Bauten und für Beaufsichtigung von Vorarbeiten und Bauten: Prüfung der Untersuchungsergebnisse bezüglich der Lage der Stationen und der zu enteignenden Landstreifen,

wenn der Untersuchungsausschuss keine Aenderungen vorschlägt; Entwurf und Abrechnung aller Bauten, deren Gesammtausgabe 50 000 Frcs. nicht übersteigt, diejenigen indessen ausgenommen, deren Anordnung für das Netz neu ist oder welche die Sicherheit betreffen; Aenderungen der Marktpreise oder Unternehmerforderungen, durch die der Betrag der genehmigten Ausgaben nicht um mehr als ein Zehntel erhöht wird; Veräusserung von Landtheilen des Staatsbesitzes und Uebergabe von solchen Theilen an die Güter und an die Gesellschaften.

B. Der Aufsichts-Oberingenieur für die Geleise und Baulichkeiten: Entwürfe, Abrechnungen und Abnahmebesichtigungen aller Bauten, deren veranschlagte Gesammtausgabe 50 000 Frcs. nicht übersteigt, mit Ausnahme derjenigen, die sich auf das ganze Netz beziehen, sowie derjenigen, deren Anordnung neu für das Netz ist oder welche die Sicherheit betreffen; Bahnhofs-Zufahrtsstrassen; Herstellung und Ueberwachung der Strassenübergänge in Schienenhöhe; Veräusserung von Landtheilen des Staatsbesitzes und Uebergabe solcher Theile an die Güter und Gesellschaften; gesetzliche Verpflichtungen der Anlieger, Herstellung von Leitungen, Kanalisationen und anderer zur Benutzung Dritter bestimmter Anlagen auf oder unter den Geleisen; Abnahme der für den Dienst des Kriegsministeriums ausgeführten Bauten mit Ausnahme der Fahrbetriebsmittel-Ausstattung; Zuwiderhandlungen gegen die Dienstordnungen der Gesellschaft bezüglich des Streckendienstes und die darauf bezüglichen Strafverfolgungen.

C. Der Aufsichts-Oberingenieur des Betriebes und der Zugförderung: Eintheilung und Regelung der Uebergänge in Schienenhöhe; Sicherheitskasten; Polizei der Bahnhöfe und der Bahnhofs-Zufahrtsstrassen; Abnahme der Fahrbetriebsmittel-Ausstattung für den Dienst des Kriegsministeriums; theilweise Aenderungen der Sommer- und Winterfahrpläne mit Ausnahme derjenigen, welche zugleich ein anderes Netz betreffen; Sonderzüge; Unfälle jeder Art mit Ausnahme der Entgleisungen auf freier Strecke und der Zugzusammenstösse; Zuwiderhandlungen gegen die den Betrieb und die Zugförderung betreffenden Dienstvorschriften der Gesellschaft und die darauf bezüglichen Strafverfolgungen; Entschädigungsansprüche und Beschwerden bezüglich der Zugverspätungen, der anschliessenden Fuhrwerks- usw. Einrichtungen, der Bahnhofswirthschaften und des Bahnhofsdienstes.

D. Der Oberingenieur für die allgemeine Aufsicht: Zufügung von Strecken in den Tarifen der Rückfahr-, Seebäder-, Ausflugs- usw. Karten, wenn die Anwendungsbedingungen dieser Tarife nicht geändert werden; Entschädigungsansprüche wegen Beschädigung, Lieferfrist-Ueberschreitung und zu viel erhobener Fracht; Verträge für Fuhrwerks- usw. Anschlussstrecken, Weiterbeförderung, Austragung, Rollfuhrwesen und Omnibuseinrichtung; Bittschriften oder Vorschläge wegen Namensänderung der Stationen und Haltestellen.

Art. 3. Die in Art. 2 bezeichneten Angelegenheiten werden vom Generalinspektor an die damit betrauten Oberingenieure abgegeben und von diesen mit ihren Vorschlägen direkt dem Minister überreicht. Die Oberingenieure treten behufs Aufklärung aller Angelegenheiten mit den anderen betheiligten Dienstvorständen in direkten Schriftwechsel und fügen deren Gutachten ihrem Bericht an. Derartige Schriftstücke unterzeichnen die Oberingenieure im Namen und Auftrag des Generalinspektors (Pour l'inspecteur général et par délégation). Bei den gegenwärtigen Mittheilungen zwischen dem Minister und den Oberingenieuren, die mit einem Baudienst oder mit der Aufsicht über Eisenbahnbauten betraut sind, bleibt es bei den bisherigen Gepflogenheiten.

Art. 4. Der Generalinspektor reicht am fünften jeden Monats eine kurze Uebersicht der von ihm im verflossenen Monat getroffenen Entscheidungen ein.

Art. 5. Bei Berathung der Angelegenheiten und Entwürfe im Landeseisenbahnrath und technischen Betriebseisenbahnrath haben die Aufsichtsoberingenieure berathende Stimme für die Angelegenheiten ihres Dienstzweiges, doch nur dann, wenn der Generalinspektor der Sitzung nicht beiwohnt. Im Aufsichtsausschuss des Netzes haben die 4 Oberingenieure wie bisher über alle Angelegenheiten berathende Stimme.

Der Erlass vom 16. Juni d. J. bestimmt folgendes:

Art. 1. Behufs Zulassung zu dem Amt eines Rechnungsaufsehers werden Prüfungen eingerichtet.

Art. 2. Zur Prüfung werden nur die vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigten Bewerber unter folgenden Bedingungen zugelassen: a) Brücken- und Strassenbauführer oder Bergwerksaufseher, wenn sie wenigstens 10 Jahre in diesem Amt in der Verwaltung der öffentlichen Arbeiten thätig gewesen sind; b) Beamte der Eisenbahngesellschaften, wenn sie Französische Staatsangehörige, höchstens 40 Jahre alt und wenigstens 10 Jahre mit Rechnungsarbeiten beschäftigt gewesen sind.

Art. 3. Die Zulassungsgesuche der Brücken- und Strassenbauführer und der Bergwerksaufseher sind dem Minister bis zum 1. d. Mts. auf dem Dienstwege einzureichen und müssen von einem Gutachten des Dienstvorstands über die Tauglichkeit des Bewerbers zu dem erbetenen Amt, von einem Auszug aus den Personalakten und von dem bei der letzten allgemeinen Aufsichtsreise erhaltenen Leistungszeugniss begleitet sein.

Art. 4. Die Zulassungsgesuche von Beamten der Eisenbahngesellschaften müssen bis zum 1. d. Mts. der Präfektur des Wohnorts des Bewerbers eingereicht werden. Sie haben anzugeben den Namen, Vornamen, Wohnort und Adresse des Bewerbers und müssen begleitet sein: a) von einem Geburtsschein und unter Umständen von einer amtlichen Bescheinigung, dass der Bewerber die Eigenschaft als Franzose hat, b) von einem Auszug aus den Strafgerichtsakten, c) von einem Führungszeugniss, d) von einem ärztlichen Gesundheitszeugniss, e) von einer Urkunde über Erfüllung der Militärpflicht, f) von einem Bericht über den Lebenslauf, die Schulbildung und die erhaltenen Zeugnisse, g) von einem Zeugniss des Direktors der vorgesetzten Eisenbahngesellschaft, dass er wenigstens 10 Jahre im Rechnungswesen beschäftigt war. Die Bewerbungen werden dem Minister nach Maassgabe ihrer Einreichung vom Präfekten begutachtet vorgelegt.

Art. 5. Die vom Minister genehmigten Bewerber werden brieflich vor einen vom Minister in Paris eingesetzten Prüfungsausschuss geladen. Der Ausschuss prüft den Bewerber über die zur Feststellung der Ausgaben und Einnahmen der Gesellschaften erforderlichen technischen und rechnerischen Kenntnisse, die er sich in seiner bisherigen Beschäftigung hat erwerben müssen und stellt nach Maassgabe des Verdienstes eine Zulassungsliste auf.

Art. 6. Der Minister wählt aus dieser Liste für jede offene Stelle den ihm am geeignetsten erscheinenden Bewerber.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

v. O. **Enteignung. Ersatz der mittelbaren Rechtsnachtheile.** Aus den Entscheidungsgründen: „Nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts sind nicht nur diejenigen Rechtsnachtheile zu ersetzen, welche durch die Abtretung an sich, sondern auch diejenigen, welche für den Restgrundbesitz durch Errichtung derjenigen Bauten und Anlagen, für welche ein Theil des Grundbesitzes entzogen ist, und zwar soll hierbei die einheitliche Gesammtanlage in ihrer Erstreckung in Rücksicht genommen werden (Urth. d. I. Civ.-S. v. 31. März 1889, Eger, Eisenb.-Entsch. Bd. III S. 61). Der Ersatz dieser mittelbaren Nachtheile rechtfertigt sich durch die Erwägung, dass bei der Feststellung der Entschädigung im Enteignungsverfahren diejenigen Momente Berücksichtigung verdienen, welche der Veräusserer bei freiwilliger Abtretung und regelmässiger Preisbildung um nicht in Schaden zu kommen berücksichtigen muss. Die Nachtheile müssen für den dem Enteigneten verbleibenden Restgrundbesitz sich ergeben. Nach § 8 Abs. 2 des Preuss. Enteignungsgesetzes vom 14. Juni 1874 komme als Restgrundbesitz nicht nur die im räumlichen, sondern auch die im wirthschaftlichen Zusammenhange mit der enteigneten Fläche stehenden Grundstücke in Betracht. Die letztere Voraussetzung trifft im vorliegenden Falle zu.“ (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 13. Januar 1893; Jurist. Wochenschr. 1893 S. 149.)

Bücherschau.

Jahrbuch der Berliner Börse 1893/94. Ein Nachschlagebuch für Banquiers und Kapitalisten. Fünfzehnte Ausgabe. Herausgegeben von der Redaktion des „Berliner Actionair" J. Neumann. Preis geh. 9 ℳ 20 ₰, gebunden 10 ℳ. Im Verlage der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW., Kochstrasse 68/70.

Das „Jahrbuch der Berliner Börse" gilt bereits in allen Kreisen, die an den Bewegungen des Kapitalmarktes interessirt sind, als ein unentbehrliches Hand- und Hilfsbuch; dasselbe fehlt auf keinem Bankcomptoire von Bedeutung und dient den Instituten und Privaten in stets wachsendem Umfange zur Information über die Verhältnisse der sämmtlichen, an der Berliner Börse im Verkehr stehenden Staats-, Kommunal-, Bank-, Eisenbahn-, Versicherungs-, Bergwerks- und Industriepapiere. Die soeben erschienene fünfzehnte Ausgabe fasst das umfangreiche Material wiederum in gewohnter Weise in einen Band zusammen und ist an der Hand der Etats, Geschäftsberichte, Rechnungsabschlüsse, Generalversammlungs-Protokolle usw. für 1892 bezw. 1892/93 bis zum 10. Juli 1893 fortgeführt. Nachträge sind absolut vermieden worden.

Das Jahrbuch bedarf keiner weiteren Empfehlung, da es sich längst wegen seiner Zuverlässigkeit, Klarheit, Uebersichtlichkeit und des sehr reichen Materials als guter Führer für Kapitalisten, Börsenbesucher und Finanzkreise bewährt hat. Für die Kenntniss der Entwickelung des mannigfaltigen finanziellen Verkehrs, der Finanzen der Staaten, Kommunen, Landschaften, des Betriebs der Banken, Eisenbahnen und Industriegesellschaften bietet das Jahrbuch in seinen Darlegungen wie in seinem sehr ergiebigen Material an Daten eine treffliche Unterlage.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ist die Schreibweise des Namens der an der Bahnlinie Schlettstadt-Markirch belegenen Station St. Kreutz i. L. (im Leberthale) in „St. Kreuz“ — ohne t — umgeändert worden und kommt die zusätzliche Bezeichnung i. L. in Wegfall.

Berlin, den 22. Juli 1893. (1545)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Anderweite Benennung der Haltestelle Immensen. Die Haltestelle Immensen an der Bahnstrecke Lehrte-Stendal erhält vom 1. August d. J. ab die Bezeichnung „Immensen-Arpke“.

Magdeburg, den 20. Juli 1893. (1546)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Rumänische Staatseisenbahnen. Die zwischen den Stationen Vidra und Comana der Linie Bukarest-Giurgiu gelegene, am 9/5. l. J. infolge Hochwassers eingestürzte Brücke ist am 7/7. wieder hergestellt worden.

Unter Bezugnahme auf § 14 Abs. 4 des Uebereinkommens für gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bringen wir vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss.

Bukarest, den 20. Juli 1893. (1547)

3. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Hähnichen für den Viehverkehr. Am 1. August d. J. wird die bisher nur dem Personen- und Wagenladungs- sowie Stückgutverkehr dienende Haltestelle Hähnichen auch für den Viehverkehr eröffnet.

Berlin, im Juli 1893. (1548MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) — Export aus Sachsen. — Am 1. August d. J. werden direkte Frachtsätze für die Station Görlitz, Sächs. Staatsbahn, im obengenannten Verkehre eingeführt, über deren Höhe die genannte Station auf Verlangen Auskunft ertheilt.

Dresden, am 22. Juli 1893. (1549)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Am 1. August l. J. tritt als Theil IV, Heft 2 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifes ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und von Borke (Rinde) zwischen Stationen der K. Ungarischen Staatsbahnen, der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn und der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft.

München, den 15. Juli 1893. (1550)
Generaldirektion der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Zum **Niederländisch - Bayerischen Gütertarif** tritt am 1. August d. J. der Nachtrag XV in Kraft. Nähere Aufschlüsse über dessen Inhalt ertheilen die Verbandstationen.

München, den 15. Juli 1893. (1551)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Zu Theil II Heft 1 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifes vom 1. März 1892 wird am 1. August l. J. der Nachtrag III ausgegeben.

München, den 14. Juli 1893. (1552)
Generaldirektion der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr) Theil IV Heft Nr. 2 vom 1. Oktober 1887. Mit Gültigkeit vom 1. August 1893 kommt für die Beförderung von Brettern bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg je für den Wagen und Frachtbrief zwischen Tótvárad, Station der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen, und Neuhausen b/Schaffhausen, Station der Grossh. Badischen Staatsbahnen, ein Frachtsatz von 3 ℳ 45 ₰ für 100 kg zur Einführung.

München, im Juli 1893. (1553)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Am 1. August d. J. kommen für krummlinig profilirte und abfacirte, jedoch ungeschliffene Bausteine von Bayerischen Stationen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 23. Juli 1893. (1554)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Ermächtigung des Grossh. Ministeriums des Grossh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten wird bekannt gegeben, dass die seit 1. Januar 1893 erlassenen besonderen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, soweit die Badischen Staatsbahnen betheiligt sind, von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt worden sind.

Karlsruhe, den 20. Juli 1893. (1555)
Generaldirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Der nach unserer Bekanntmachung vom 1. d. Mts. eingeführte Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel im Verkehr mit den Preussischen Staatsbahnen etc. gelangt nunmehr auch im Oberhessisch-Pfälzischen, Main-Neckar-Oberhessischen und Oberhessisch-Hessischen Verkehr (ausschliessl. des Verkehrs mit den Hessischen Nebenbahnen) zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Giessen, den 20. Juli 1893. (1556)
Grossherzogliche Direktion.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. Vom 15. September d. J. ab wird im Verkehr von den unter Schnittpunkt Königsberg i. Pr. des Ausnahmetarifs für Flachs, Hanf usw. vom 13. April d. J. aufgeführten Russischen Stationen ab dem vorgenannten Schnittpunkt westlich die auf Seite 4/5 des Tarifs erwähnte Gebühr für bedeckte Beförderung derart erhoben, dass zu den in der genannten Schnitttabelle westlich enthaltenen Kilometerentfernungen die Entfernung für Königsberg-Eydtkuhnen von 153 km hinzugezählt und die sich ergebende Gesammtentfernung der Berechnung zu Grunde gelegt wird.

Ferner wird mit sofortiger Gültigkeit die Station Shogowo der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn in den Schnittpunkt Königsberg i. Pr. des mehrerwähnten Ausnahmetarifs für Flachs, Hanf usw. mit den nachstehenden Entfernungen und Frachtsätzen aufgenommen und zwar: ab Königsberg i. Pr. östlich bis Shogowo: Entfernung 653 Werst (697 km).

Kategorie	Ia	1,98	Rubel für 100 kg.
„	Ib	1,51	
„	II	1,30	
„	III	1,30	

Köln, den 26. Juli 1893. (1557)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. August d. J. ab wird die Station Oertzenhof der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn als Empfangsstation in die für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II im Rheinisch-Niederdeutschen Verbande bestehenden Ausnahmetarife 7 und 8 aufgenommen. Ueber die Höhe der Ausnahmesätze ertheilen die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Köln, den 20. Juli 1893. (1558)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische), namens der betheiligten Verwaltungen

Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr. Am 1. August 1893 tritt der Nachtrag V zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält:

I. Ergänzungen, sowie Aenderungen, bezw. Berichtigungen des Tarifs.
II. Entfernungen für verschiedene in den Verkehr neu einbezogene Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Bromberg und Magdeburg, sowie für Station Diesdorf der Reichseisenbahnen und anderweite Entfernungen für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Erfurt.
III. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann. (1559)

Frankfurt a. M., den 18. Juli 1893.
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Tarifirung musikalischer, physikalischer und astronomischer Instrumente im Verkehr von Deutschland und den Niederlanden nach Russland. Im Verkehr von Deutschland und den Niederlanden nach Russland tarifiren sämmtliche musikalische Instrumente, als Kirchenorgeln, Pianinos usw., ferner sämmtliche physikalische und astronomische Instrumente mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. neuen Stils ab nach der Tarifposition 837 des Waarenverzeichnisses des Importtarifs für Russland (Theil IV des Deutsch-Russischen Gütertarifs) auf den Strecken ab Schnittpunkt westlich nach der zweiten Kategorie des Aus-

nahmetarifs 1 und auf den Strecken ab Schnittpunkt östlich nach der 1. Klasse.
Bromberg, den 21. Juli 1893. (1560)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Die vom 25. März d. J. eingeführten Ermässigungen einzelner Ausnahmetarifsätze von Königsberg, Pillau, Memel nach Grajewo tr. sowie die von demselben Zeitpunkte eingeführten neuen Ausnahmetarifsätze von Königsberg, Pillau, Memel nach Grajewo tr. für die nach der Klassifikation des Deutsch-Russischen Importtarifs nach dem Ausnahmetarif 1 Kategorie I—III tarifirenden Artikel gelten vom 29. August d. J. nur für solche Sendungen, die nach Stationen östlich Bialystock, sowie östlich und südlich Brest zur Ausfuhr gelangen. Für Sendungen nach den Stationen der Strecke Brest-Grajewo und westlich kommen von obigem Zeitpunkte wiederum die vor der Ermässigung bezw. Einführung der neuen Ausnahmesätze bestandenen höheren Frachtsätze zur Erhebung, welche auf den genannten Deutschen Stationen sowie in unserm Tarifbüreau zu erfahren sind. (1561H&V)
Direktion.

Norddeutsch - Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. August d. J. treten direkte Tarifsätze für den Viehverkehr zwischen Berga-Kelbra und Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.
Dresden, den 20. Juli 1893. (1562)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Hanf etc. im Binnenverkehr. Der mit unserer Bekanntmachung vom 7. Januar d. J. No. II a/d 86 E. eingeführte Frachtsatz für die Beförderung von Hanf und Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn) in Mengen von 10 000 kg oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht für den Wagen im Verkehr von Eydtkuhnen nach Königsberg i/Pr. von 0,59 ℳ pro 100 kg findet vom 5. September d. J. ab nur auf Sendungen von solchen Russischen Stationen Anwendung, für die direkte Frachtsätze für Hanf und Seilergarn nach Königsberg i/Pr. über Wirballen nicht bestehen.
Die Weiterbeförderung dieser Sendungen von Königsberg i/Pr. auf Grund des Reexpeditionstarifs vom 13. April 1893 ist unter den daselbst angegebenen Bedingungen gegen Vorlage des betreffenden Russischen Frachtbriefes sowie desjenigen für die Strecke Eydtkuhnen-Königsberg zulässig. Für dieselben werden alsdann neben der Reexpeditions - Markfracht noch die auf Seite 12 des bezeichneten Reexpeditionstarifs enthaltenen, für den Verkehr von Moskau nach den nichtrussischen Stationen der Gruppe I bis VI gültigen Rubelfrachtzuschläge erhoben.
Bromberg, den 19. Juli 1893. (1563)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. August 1893 treten neue Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbrikets bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation im Verkehr von den im Ausnahmetarif 8 B. des Gütertarifs Bromberg - Berlin befindlichen Braunkohlen - Versandstationen des Bezirks Berlin nach den Stationen Cammin i. Pomm., Wietstock i. Pomm. und Wollin des Bezirks Bromberg in Kraft.

Die fraglichen Frachtsätze sind bei dem Auskunftsbüreau in Berlin und bei folgenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren: Alt-Ranft, Fürstenberg a. O., Gross-Räschen, Grube Vaterland, Königs-Wusterhausen, Lichtenau i. Schl., Petershain, Pillgram, Senftenberg, Strassgräbchen, Weisswasser des Bezirks Berlin und Cammin i. Pomm., Wietstock in Pomm., Wollin des Bezirks Bromberg.
Bromberg, den 14. Juli 1893. (1564)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Der auf den Preussischen Staatseisenbahnen und der Mehrzahl der Deutschen Staats- und Privatbahnen eingeführte Ausnahmetarif für verschiedene Streu- und Futtermittel tritt mit Gültigkeit vom **25. d. Mts.** ab auch für
den diesseitigen Lokalverkehr,
den Hamburg-Mecklenburgischen und
den Mecklenburgischen Verbandsverkehr
in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen, von welchen der Ausnahmetarif auch bezogen werden kann.
Schwerin, den 22. Juli 1893. (1565)
Grossherzogliche Generaldirektion
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 12. d. M. wird zur Behebung von Zweifeln darauf hingewiesen, dass die Vergünstigung in Betreff der Verladung von Heu und Stroh in 2 offenen Wagen von je nicht mehr als 7,2 m Länge anstatt in einem Wagen von mehr als 7,2 m Länge und der Frachtberechnung hierfür auch über den 31. August d. J. hinauf bis auf weiteres gilt.
Ferner findet der auf einer grösseren Anzahl Deutscher Staats- und Privatbahnen eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull sowie für bestimmte Futtermittel auch im direkten Verkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, soweit ein solcher besteht, Anwendung, mit
a) der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz - Eisenbahn vom 15. d. M.,
b) der Eisenberg - Crossener Eisenbahn vom heutigen Tage unter Einrechnung der in den Tarifen ausgeworfenen Kilometerzuschläge bis zum 31. August d. J.

Berlin, den 22. Juli 1893. (1566MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-Hessischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 26. Juli d. J. kommt der auf den Preussischen Staatsbahnen bestehende Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull sowie für Futtermittel auch im Verkehr mit den Hessischen Nebenbahnen zur Anwendung.
Köln, den 24. Juli 1893. (1567)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Oldenburg. Mit sofortiger Gültigkeit treten in dem vorbezeichneten Verkehr zwischen Hude und den Preussischen Staatsbahnstationen Frankfurt a/M., Hanau Ostbhf., Höchst a/M. und Wiesbaden ermässigte Frachtsätze gegenüber den seither bestehenden in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Frankfurt a/M., den 22. Juli 1893. (1568)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Maschinen, zerlegt, und Maschinentheile treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg	10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Lieben (Oe. N. W. B. und Oe. U. St. E. G.)	45 ₰	45 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Lieben (Oe. N. W. B. und Oe. U. St. E. G.)	40 ₰	40 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Lieben (Oe. N. W. B. und Oe. U. St. E. G.)	85 ₰	81 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.
Wien, am 20. Juli 1893. (1569)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina. Einführung eines temporären Anhanges zum Tarife vom 1. September 1892. Mit Gültigkeit vom 1. August 1893 bis auf weiteres gelangt ein temporärer Anhang zum Tarife für obenbezeichneten Verkehr zur Einführung.
Derselbe enthält Frachtsätze für die Beförderung von Mais, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Leinkuchen und Leinkuchenmehl, Kokoskuchen und Kokoskuchenmehl im Verkehre von Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und Magdeburg, sowie der K. Sächs. Staatsbahnen und der Breslau-Warschauer Eisenbahn.
Exemplare dieses Anhanges sind bei den betheiligten Verbandsverwaltungen zum Preise von 10 ₰ zu beziehen.
Wien, am 16. Juli 1893. (1570)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Zu dem vom 15. Oktober 1892 gültigen internationalen Lokal - Gütertarif — Theil II — tritt am 1. August d. J. der 3. Nachtrag in Kraft, enthaltend u. a. Frachtsätze für die Ausnahmetarife 7 und 8.
Exemplare dieses Nachtrags sind bei den Dienststellen käuflich zu haben.
Amsterdam, den 18. Juli 1893. (1571)
Die Spezialdirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Auf den Königlich Preussischen Staatseisenbahnen erfolgt fortan die Beförderung plötzlich bei der Arbeit oder dem Gewerbebetrieb verwundeter oder er-

(Amtliche Bekanntm. Fortsetzung S. VI.)

Nr. 14. Jahrgang 1893. **Berlin, am 26. Juli 1893.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Juli Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A W	33	6	Stück	Eimer	18	1	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
2	B A S E	11446	1	Fass	leer	25	2	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
3	B G	4928	1	Verschlag	Bilder	20	3	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
4	B S	102	1	Kiste	Holzspuhlen	17	4	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
5	B & Z	1478	1	Pack	2 Stühle	10	5	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschr.: Rabenau-Hamburg.
6	C F & C	7193	1	Kiste	Postpacketkarten, bez.: J. Theede, Ellerbeck	50	6	Kiel	„	bekl.: Eutin-Kiel; beschr.: Ch. de Voss & Co. Itzehoe.
7	C S	1246	1	„	leer	18	7	Düsseldorf-Bilk	Rechtsrh. Köln	beschr.: Rheydt-Düsseldorf.
8	C V	7845	1	„	leer	30	8	Berlin	K. E.-D. Altona	
9	D	8	13	Stück	Pflugschaare	49	9	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
10	D H	3803 / 3810	1	Kiste	Drogenmuster	7	10	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
11	F	—	1	Pack	Thon	45	11	Spandau	„	
12	F	235	1	—	Brett mit befestigter Maschine (Transmission)	—	12	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
13	F B	4923	1	Kiste	unbekannt	34	13	Flensburg	K. E.-D. Altona	beschr.: Heide i/Holst.
14	G A	—	2	Petrol.-Fässer	leer (alt)	—	14	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
15	G F K	591	1	Kiste	1 Strassenlaterne	44	15	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	beschr.: Elberfeld.
16	G P T	168	1	Ballen	Hopfen	19	16	Hamburg H.	„	
17	H	1/3	3	Körbe	leer	6	17	„	„	
18	H B	113 / 120	2	—	eis. Fässer	—	18	Wittenberge	„	
19	H K	961	1	Ballen	unbekannt	17	19	Berlin H. u. L.	„	beschr.: Dortmund.
20	J B	1826	1	Erdölfass	leer	31	20	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
21	J F W	100	1	Kiste	leere alte Flaschen	18,5	21	Altona	K. E.-D. Altona	beschr.: Seegeberg.
22	J G W	—	1	Fässchen, achteckig	leer	—	22	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Michelstadt.
23	J H	—	2	Stäbe	Eisen	103	23	Mainz	„	
24	J L	9679	1	Ballen	ansch. Nessel	—	24	Frankfurt a/M. Ostbhf.	„	bez.: Stuttgart / Frankfurt a/M.
25	J S	1	1	Korb	Wäsche	64	25	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
26	J S	2	1	Sack	2 Betten	30	26	„	„	
27	K	1202	1	Kiste	gefüllt	35,5	27	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
28	K	8	1	Kanne, viereckig	leer (alt)	—	28	Frankfurt a/M. Ostbhf.	„	
29	K	91	2	Pack	4 Stühle	20	29	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
30	L W	2282	1	Fass	leer	—	30	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
31	O W	134	1	Kiste	leer	36	31	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
32	P	—	1	Stab	Eisen	27	32	Cronenberg	„	
33	P C	3955	1	Stück	Kaminschieber	11	33	Hagen	„	
34	P R & C	1029	1	Kiste	leer	35	34	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	beschr.: Seehausen i/A.
35	R	20	1	Sack	Packtücher	31	35	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Frankfurt a/M. / Mainz.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
36	R	14670	1	Ballen	Gewebe —	38,5	36	Neviges	K. E.-D. Elberfeld	
37	R K	421	1	Fass	leer —	—	37	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
38	S	10	1	Kiste	leer —	14	38	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
39	S	—	1	Korb	Kirschen —	10	39	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
40	S A A	—	1	Pack	Butterkübeltheile —	37	40	Quakenbrück	Rechtsrh. Köln	
41	S K	6	1	Bund	Eisenstangen —	32	41	Dorsten	„	
42	S S	—	3	Stäbe	Eisen —	80	42	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	
43	V	7	105	—	Radfelgen —	—	43	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
44	W C	—	1	Pack	Strohpapier —	15,5	44	Aplerbeck	Rechtsrh. Köln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
45	—ützel Brauerei	5539	1	Bierfass	leer (durch Einsetzen eines neuen Stückes Holz ist die Firma unleserlich)	—	45	Dortmund Rh.	Rechtsrh. Köln	bez.: Bersenbrück.
46	Dahlhoff	—	1	Milchkanne	leer —	—	46	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
47	R. Dicken S	2015	1	Fass	leer —	20	47	Elberfeld	„	
48	Johannes Hütte Hermsdorf i/M. Forsthaus	—	1	Sack	Backobst —	13	48	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	bez.: Michelob / Berlin, b. Bodenrevision.
49	H. Jansen Mainz	—	1	Korbkanne	leer —	—	49	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
50	H. Langenbeckmann	—	1	Kanne	leer —	—	50	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
51	Act. Malzfabrik Niemburg bei Halle	—	2	Pkt.	leere Säcke —	55	51	Neuss	Linksrh. Köln	
52	S. 3. Frankfurt a/M. / 1412 / 13 D. R. 3	—	1	Fass	leer —	—	52	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Frankfurt a/M. / Gelnhausen.
53	J. Schmitz	—	1	„	leer —	29	53	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
54	Schraivogel	187	1	Bierfass	leer —	21 l	54	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
55	R S & C B. Sprengel Hannover	4593	1	Kiste	leer —	—	55	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
56	Bleihütte Stolberg Heinrichshütte	—	1	Block	Blei —	67	56	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
57	Vonck	—	1	Pack	Zeitungen —	2	57	Aerschot	Grand Central Belge	
58	J M Wächtersbach	—	1	Tafel	Eisenblech —	—	58	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
59	—	I	1	Korb	Kirschen —	14,5	59	Naumburg a/S.	K. E.-D. Erfurt	für 1,10 ℳ verkauft.
60	— weiss	I	1	—	eisernes Rad —	11	60	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
61	—	3	1	—	Viehgitter —	—	61	Münster	Rechtsrh. Köln	
62	—	17/18	2	—	Bügeleisen —	4	62	Aachen	Linksrh. Köln	
63	—	318	1	Kiste	leer, zum Glastransport	—	63	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	bez.: (alt) Frankfurt Stsb.
64	—	572	1	Bierfass	leer —	21,5 l	64	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
65	—	710	1	Koffer	Kleider —	6	65	Bocholt	Rechtsrh. Köln	
66	—	800 801 802	3	—	Postsendungen —	9	66	Hasselt	Grand Central Belge	
67	—	6012 + 19	1	Rolle	Drahtgewebe —	5	67	Rinkerode	Rechtsrh. Köln	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
68	/ (gelb)	—	1	—	Pfannendeckel —	1	68	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
69	weisser Strich	—	1	Stab	∠-Eisen —	9,5	69	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
70	weisser Strich	—	1	—	eisernes Rohr —	12	70	Deutzerfeld	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
71	G.T. Modena	—	1	Kiste	ansch. Maschinentheile	—	71	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
72		2990	1	„	Farben —	35	72	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
73	#	545/46	2	Fässer	leer —	15	73	„	„	
74	J P+D C	414	1	Ballen	Drogen —	91	74	„	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
75	—	—	1	—	eich. Bohle 4 m lang, 30 cm breit	—	75	Königsdorf	Linksrh. Köln	
76	—	—	1	Kollo	2 neue Bufferschuhe	?	76	Weissenfels Eilgutabfert.	K. E.-D. Erfurt	
77	—	—	1	Bund	2 Stück ⊐-Eisen —	43	77	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
78	—	—	1	Fass	leer —	36	78	Herdecke-Vorhalle	K. E.-D. Elberfeld	
79	—	—	2	Fässer	leer —	55	79	Elberfeld	„	
80	—	—	1	Bund	Flanschen —	9,5	80	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
81	—	—	1	Korb	Gemüse —	43	81	Ilmenau	„	
82	—	—	28	Stück	Gussröhren —	123	82	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
83	—	—	1 1 2	— — Bd.	Heubaum — Seil — Stangen —	82	83	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
84	—	—	41	Pack	Holzschuhe —	353	84	Diest	Grand Central Belge	
85	—	—	1	Koffer (gelb mit Messingschloss und 2 Riemen)	? —	20	85	Lübeck Gepäckabf.	Lübeck-Büchener	bekl.: Nr. 50 Grabow-Lübeck.
86	—	—	1	Pack	10 neue, leere Körbe —	27	86	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
87	—	—	1	„	4 Körbe, leer —	15	87	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
88	—	—	43	Korbflaschen	leer —	495	88	„	„	
89	—	—	1	Küchenschrank, neu	— —	67	89	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
90	—	—	1	Stück	Löthofen (anscheinend)	6	90	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	
91	—	—	1	Bürde	Lohe —	20	91	Grevenbrück	K. E.-D. Elberfeld	
92	—	—	1	Kübel	Marmelade —	12	92	Köln, Gereon	Linksrh. Köln	
93	—	—	1	Kollo	alter, eis. Maschinentheil	25	93	Eisenach Eilgutabf.	K. E.-D. Erfurt	
94	—	—	4	Tafeln	Messingblech —	24	94	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
95	—	—	2	„	Messingblech —	23	95	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
96	—	—	1	—	Messinghahn —	1	96	Hagen	„	
97	—	—	1	—	Ofenrohr —	4,5	97	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
98	—	—	1	Sack	getrocknete Pflaumen	30	98	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
99	—	—	1	—	eis. Platte (ansch. Ofenplatte)	42	99	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
100	—	—	2	—	eis. Räder für Flaschenzug (Durchmesser 36 cm)	15	100	Speldorf	„	
101	—	—	2	Stück	1 gusseis. Rohr —	21,5	101	Wanne	„	
102	—	—	1	—	neuer eichener Rohrstuhlsitz	2	102	Werden	K. E.-D. Elberfeld	
103	—	—	1	—	gusseis. Rost —	4	103	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
104	—	—	1	—	durchlochte runde Scheibe aus Schwarzblech	3,5	104	„	„	
105	—	—	1	—	grünes Schutzblech	1	105	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
106	—	—	1	Pack	Sprungfedern —	25	106	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
107	—	—	6	—	Stahlwinkel —	—	107	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
108	—	—	1	—	Stuhl aus Eichenholz (altdeutsch)	6,5	108	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
109	—	—	1	Bund	Waschklammern —	0,5	109	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
110	—	—	1	Waschkorb, neu	— —	2	110	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Frzb.	
111	—	—	6	—	emaillirte Waschschüsseln	7	111	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

krankter Arbeiter, soweit dieselbe auf ärztliche Anordnung zum Zwecke der Ueberführung in ein Krankenhaus stattfindet und der Raum es zulässt, im Gepäckwagen der Personen- bezw. Güterzüge.

Von dem Transportirten und dessen Begleitern wird der Fahrpreis dritter Klasse erhoben; die Beförderung der Krankenkörbe erfolgt frachtfrei.

Berlin, den 20. Juli 1893. (1572MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen.

Mit dem 1. August d. J. wird zum Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr im **Westdeutschen Verbande** der Nachtrag IV herausgegeben. Derselbe enthält Ergänzungen und Abänderungen der Zusatzbestimmungen bezw. einige neue Einführungen.

Das Nähere hierüber ist bei den Fahrkarten-Ausgabestellen der Verbandsstationen zu erfahren.

Hannover, den 18. Juli 1893. (1573)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Dahme-Uckroer Eisenbahn. Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt am 1. Juli d. J. für unseren Binnenverkehr unter Aufhebung des Lokaltarifs vom 1. Juli 1886 nebst Nachtrag I ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck in Kraft. Derselbe enthält die durch die vom 1. Januar d. J. ab gültige Verkehrsordnung erforderlich gewordenen Aenderungen der besonderen Bestimmungen.

Exemplare des Tarifs sind käuflich bei uns zu haben.

Dahme, den 10. Juli 1893. (1574)
Die Direktion

---

5. Verdingungen.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verdingung von 19 Lokomotiven und zwar:

a) 4 dreiachsigen Normal-Güterzuglokomotiven mit Tendern in einem Loose,
b) 10 dreiachsigen Personenzug-Tenderlokomotiven in einem Loose,
c) 5 dreiachsigen Tenderlokomotiven mit 5 t Raddruck in einem Loose

am Freitag, den 4. August 1893, Vormittags 11 Uhr, in unserem Verwaltungsgebäude Berlin W. Königgrätzerstrasse 132, IV, Zimmer Nr. 2. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lokomotiven" an uns bis zu der vorstehend für die Eröffnung der Angebote bestimmten Zeit einzureichen. Ebendaselbst, Zimmer Nr. 7, können Angebotsbogen, Bedingungen und Zeichnungen eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,60 ℳ, bezw. portofreie Einsendung von 2,65 ℳ baar oder in Zehnpfennig-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 2. September 1893.

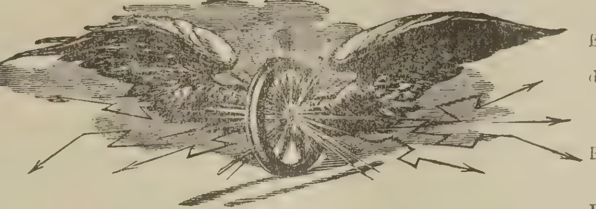
Berlin, den 13. Juli 1893. (1575MG)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 58. **Zeitung des Vereins** 1893

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 29. Juli 1893.

Inhalt:

Die Columbische Weltausstellung in Chicago.

(Fortsetzung aus Nr. 56.)

20. Gruppirung der Ausstellungsgegenstände.

Die tausende von Gegenständen, welche auf einer alle Gegenstände unseres entwickelten Zeitalters umfassenden Ausstellung vorgeführt werden sollen, in Reih und Glied zu bringen, ist eine ausserordentlich schwierige, undankbare Aufgabe. Die Einrichtung des Gesammtschemas, nach dem die Ausstellung gegliedert werden soll, mag noch angehen, um so schwieriger aber ist es, bei der Aufstellung der Unterabtheilungen das Richtige zu treffen. Ein Gegenstand, welcher heute der Gruppe A zugetheilt wird, kann morgen mit demselben Rechte die Zutheilung zur Gruppe B beanspruchen, vielleicht auch zu anderen Gruppen in Beziehung stehen, und dieser vielseitigen Dinge gibt es eine übergrosse Zahl. Diesen Schwierigkeiten Rechnung tragend, hat man bereits frühzeitig einen Sonderausschuss eingesetzt, der die Klassifizirung der Ausstellungssachen auszuarbeiten hatte. Man bestimmte, dass die Gegenstände nach ihrer Eigenart, unabhängig von der Nationalität, gruppirt werden sollten. Freilich war dieser Plan nicht nach allen Richtungen streng durchführbar, denn die fremden Aussteller selbst würden vielfach Einsprüche erhoben und besondere Wünsche geäussert haben; im grossen und ganzen konnte indessen daran festgehalten werden. Maschinen, ob Amerikanischen oder fremden Ursprunges, hat man hiernach in der Maschinenhalle zu suchen, Gemälde im Kunstgebäude usw. Weitere bindende Festsetzungen wurden für die fremden Aussteller vorerst nicht getroffen, indessen gewünscht, dass sie in den ihnen zugewiesenen Flächenräumen soweit wie möglich nach der offiziellen Klassifizirung verfahren sollten.

Nach der Aufstellung des Klassifizirungsausschusses sind die Ausstellungsgegenstände in 13 Hauptabtheilungen, die mit den Buchstaben A bis M bezeichnet sind, untergebracht. Diese sind wieder in 172 Gruppen und die letzteren wiederum in 917 Klassen getheilt. Die Eintheilung ist die folgende:

Abtheilung A: Ackerbau, Forstwirthschaft und Forsterzeugnisse, landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe. Die Abtheilung enthält 19 Gruppen und 118 Klassen, wie folgt: Gruppe 1: Getreide, Gräser und Futterpflanzen; Gruppe 2: Brot, Zwieback, Teigwaaren, Stärke, Kleber usw.; Gruppe 3: Zucker, Syrup, Zuckerwerk usw.; Gruppe 4: Kartoffeln, Knollen- und sonstige Wurzelgewächse; Gruppe 5: Gemüse, soweit nicht anderweitig klassifizirt; Gruppe 6: Fleischkonserven und Nahrungsmittel-Präparate; Gruppe 7: Meiereiprodukte; Gruppe 8:

Thee, Kaffee, Gewürz, Hopfen, aromatische und ölhaltige Pflanzenstoffe; Gruppe 9: Baumwolle, Flachs, Wolle, Seide und andere faserige und haarige Stoffe; Gruppe 10: reines Wasser, natürliche und künstliche Mineralwässer; Gruppe 11: Branntweine, Apfelwein, Liqueure und Alkohol; Gruppe 12: Malzgetränke; Gruppe 13: Maschinen, Verfahren und Geräthe zum Fermentiren, Destilliren, Abfüllen und Lagern von Getränken; Gruppe 14: Landwirthschaft und Landbaukunde; Gruppe 15: Litteratur über Landwirthschaft; Gruppe 16: Ackerbaugeräthe und landwirthschaftliche Maschinen; Gruppe 17: verschiedene thierische Erzeugnisse — Dünger und zusammengesetzte Düngemittel; Gruppe 18: Fette, Oele, Talg usw.; Gruppe 19: Forsterzeugnisse — Forstwirthschaft.

Die Abtheilungen A und B greifen vielfach ineinander. Die letztere enthält: Weinbau, Gartenbau, Obstbau, Blumenzucht (Klasse 119 bis 171). Es kommen hier in Betracht: Gruppe 20: Weinbau; Gruppe 21: Gartenbau; Gruppe 22: Blumenzucht; Gruppe 23: Baumkunde; Gruppe 24: Obstbaumkunde; Gruppe 25: Fruchtkonserven und Gemüse; Gruppe 26: Geräthe und Methoden für den Gartenbau.

Abtheilung C: Lebende Thiere — Nutzvieh und wilde Thiere (Klasse 172 bis 217). Gruppe 27: Pferde, Esel, Maulthiere; Gruppe 28: Rindvieh; Gruppe 29: Schafe; Gruppe 30: Ziegen, Lamas, Kameele und anderes Hausvieh; Gruppe 31: Schweine; Gruppe 32: Hunde; Gruppe 33: Katzen, Frettchen, Kaninchen usw.; Gruppe 34: Geflügel und Vögel; Gruppe 35: Insekten und deren Erzeugnisse; Gruppe 36: wilde Thiere.

Abtheilung D: Fische, Fischerei, Fischereiprodukte und Fischereigeräthe (Klasse 218 bis 268). Gruppe 37: Fische und sonstige Wasserthiere; Gruppe 38: Seefischerei und -Angelei; Gruppe 39: Fischereiprodukte und ihre Herstellung; Gruppe 41: Fischzucht.

Abtheilung E: Bergwerke, Bergbau- und Hüttenkunde (Klasse 269 bis 397). Gruppe 42: Mineralien, Erze und Rohmetalle; Gruppe 43: Bausteine und Steinbruchprodukte; Gruppe 44: mineralische Brennstoffe; Gruppe 45: Mahl- und Polirmaterial; Gruppe 46: Graphit, Thon, Asbest usw.; Gruppe 47: Kalkstein, Cement und künstliche Steine; Gruppe 48: verschiedene nutzbare Mineralien und Zusammensetzungen; Gruppe 49: Metallurgie des Eisens und Stahls und Erzeugnisse; Gruppe 50: Aluminium und seine Legirungen; Gruppe 51: Kupfer und seine Legirungen; Gruppe 52: Gewinnung auf nassem Wege, durch Schlämmen, Auswaschen usw.; Gruppe 53: Steinbruchsarbeiten und Steinbearbeitung; Gruppe 54: Werkzeuge und Geräthe für den Bergbau; Gruppe 55: Bohrwerkzeuge; Gruppe 56: Pumpen, Entwässerungs- und Fördermaschinen; Gruppe 57: Fortbringen, Ablagern und Verladen von Erzen usw.; Gruppe 58: Vorrichtungen zum Zerkleinern und Zermahlen von Erzen; Gruppe 59: Sortirwerkzeuge; Gruppe 60: Gold- und Silbergewinnung durch das Mahlverfahren; Gruppe 61: Gold- und Silbergewinnung durch das Auslaugeverfahren; Gruppe 62: Gewinnung von Gold, Silber und Blei auf trockenem Wege; Gruppe 63: Metallurgie des Zinns; Gruppe 64: Metallurgie des Zinks, Nickels, Kobalts; Gruppe 65: Metallurgie des Antimons und anderer nicht besonders aufgeführter Metalle; Gruppe 66: Probirapparate und Flussmittel; Gruppe 67: Geschichte und Litteratur über Bergbaukunde und Metallurgie.

Abtheilung F: Maschinenwesen (Klasse 398 bis 474). Gruppe 68: Motoren und Vorrichtungen zur Krafterzeugung und -übertragung, hydraulische und pneumatische Apparate; Gruppe 69: Feuerspritzen und Zubehör; Gruppe 70: Werkzeugmaschinen und Metallbearbeitung; Gruppe 71: Maschinen zur Herstellung von Gespinnsten und Geweben; Gruppe 72: Holzbearbeitungsmaschinen; Gruppe 73: Maschinen und Geräthe zum Schriftsetzen, Drucken, Hoch- und Tiefprägen, Buchbinden und Papierbearbeiten; Gruppe 74: Lithographie, Zinkographie und Farbendruck; Gruppe 75: photomechanische und sonstige mechanische Illustrationsverfahren; Gruppe 76: in den verschiedenen Gewerben gebräuchliche Handwerkszeuge u. dergl.; Gruppe 77: Maschinen zum Be- und Verarbeiten von Steinen, Thon und anderen Mineralien; Gruppe 78: elektrisches Schweissen, Schmieden usw.

Abtheilung G: Transportwesen, Eisenbahnen, Schiffe, Fuhrwerke (Klasse 475 bis 518). Gruppe 79: Eisenbahn-Betriebsmittel und deren Ausrüstung; Gruppe 80: Seilförderung; Gruppe 81: elektrische Bahnen; Gruppe 82: Beförderung auf den gewöhnlichen Strassen; Gruppe 83: pneumatische und andere Arten der Beförderung; Gruppe 84: See- und Fluss-Schifffahrt; Gruppe 85: Kriegsschiffe für Angriff und Vertheidigung.

Abtheilung H: Industrieerzeugnisse (Klasse 519 bis 717). Gruppe 86: Chemikalien; Gruppe 87: Anstrich- und Malerfarben, Firnisse; Gruppe 88: Schreibmaschinen und Schreibwaaren; Gruppe 89: Zimmerausstattungen und Innendekoration; Gruppe 90: Thonwaaren; Gruppe 91: Ziegel, Mosaiken u. dergl.; Gruppe 92: Kunstgegenstände aus Metall; Gruppe 93: Glas und Glaswaaren; Gruppe 94: farbige Gläser; Gruppe 95: Kunstschnitzerei; Gruppe 96: Gold- und Silberwaaren; Gruppe 97: Juwelierwaaren und Schmucksachen; Gruppe 98: Uhrmacherei Gruppe 99: Seide und Seidenwaaren; Gruppe 100: Fabrikate aus mineralischer und vegetabilischer Faser; Gruppe 101: gesponnene Garne, Baumwolle, Leinen usw.; Gruppe 102: gewebte und gefilzte Stoffe aus Wolle und Halbwolle; Gruppe 103: Kleidungsstücke und Kostüme; Gruppe 104: Pelz und Pelzwaaren usw.; Gruppe 105: Spitzen, Stickereien, Besätze usw.; Gruppe 106: Toilettengegenstände; Gruppe 107: Reiseausrüstungen; Gruppe 108: Gummiwaaren usw.; Gruppe 109: Spielzeug; Gruppe 110: Leder; Gruppe 111: Waagen, Gewichte und Maasse; Gruppe 112: Kriegsmaterial, Geschütze, Waffen usw.; Gruppe 113: Beleuchtungsgegenstände; Gruppe 114: Heiz- und Kochapparate; Gruppe 115: Kühlgefässe, Hohlmetallwaaren usw.; Gruppe 116: Draht und durchbrochene Metallwaaren; Gruppe 117: Eisenthore, Eisenbahnen usw.; Gruppe 118: Geldschränke, Eisen- und Stahlwaaren, Schneidewerkzeuge usw.

Abtheilung J: Elektrizität (Klasse 718 bis 769). Gruppe 119: Apparate zur Veranschaulichung der Vorgänge und Gesetze der Elektrizität und des Magnetismus; Gruppe 120: thermo-elektrische Batterien; Gruppe 121: sekundäre Batterien; Gruppe 122: Dynamos usw.; Gruppe 123: Uebertragung und Regelung des elektrischen Stromes; Gruppe 124: elektrische Motoren; Gruppe 125: elektrische Beleuchtung; Gruppe 126: elektrische Heizung; Gruppe 127: Elektro-Metallurgie; Gruppe 128: elektrisches Schmieden usw.; Gruppe 129: der elektrische Telegraph; Gruppe 130: das Telephon; Gruppe 131: der Phonograph; Gruppe 132: Elektrizität im Dienste der Chirurgie; Gruppe 133: verschiedene Anwendungen der Elektrizität; Gruppe 134: Geschichte und Statistik der elektrischen Erfindungen.

Abtheilung K. Schöne Künste: Malerei, Plastik und Dekoration (Klasse 770 bis 773). Gruppe 135: Skulptur; Gruppe 136: Oelgemälde; Gruppe 137: Aquarelle; Gruppe 138: Elfenbein-, Porzellanmalerei usw., Fresken; Gruppe 139: Gravirungen und Aetzungen; Gruppe 140: Kreide- und andere Zeichnungen; Gruppe 141: antike und Kunstschnitzereien; Gruppe 142: Ausstellung von Privatsammlungen.

Abtheilung L. Freie Künste: Erziehungswesen, Litteratur, Ingenieurwesen, öffentliche Arbeiten, Musik und Schauspiel (Klasse 774 bis 881). Gruppe 143: Hygiene; Gruppe 144: medizinische und chirurgische Instrumente usw.; Gruppe 145: niederes und höheres Schulwesen; Gruppe 146: Bücher, Zeitungswesen usw.; Gruppe 147: Präzisionsinstrumente usw., Photographie; Gruppe 148: Civilingenieurwesen und Architektur; Gruppe 149: Verwaltung und Gesetzgebung; Gruppe 150: Handel, Gewerbe und Bankwesen; Gruppe 151: Einrichtungen und Organisationen für die Erweiterung der Volksbildung; Gruppe 152: soziale, industrielle und genossenschaftliche Vereine; Gruppe 153: religiöse Gemeinschaften und Systeme; Gruppe 154: Musik und Musikinstrumente, Theater.

Abtheilung M. Ethnologie, Archäologie, Fortschritte der Arbeit und Erfindungen (Klasse 889 bis 917).

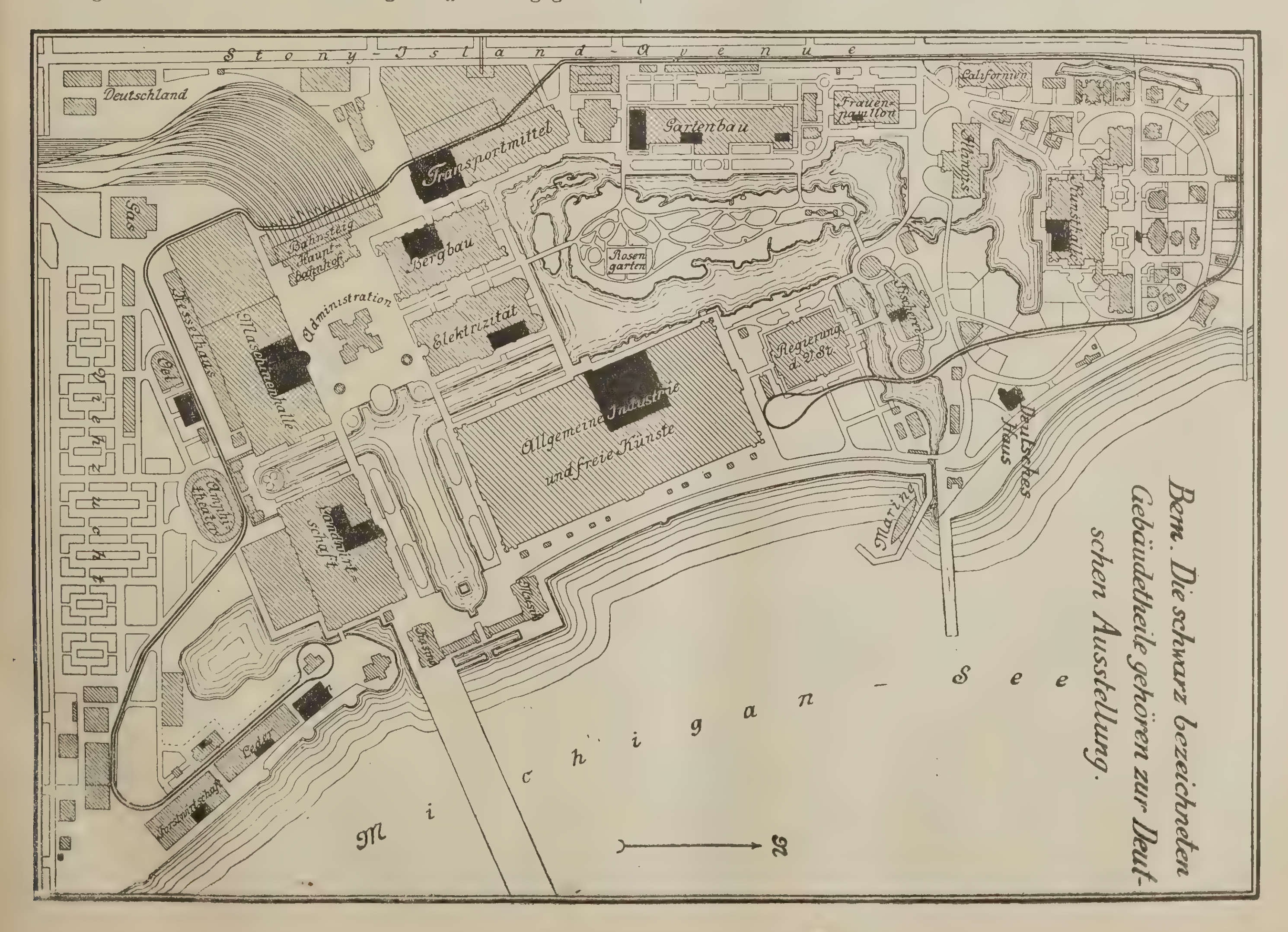
Im Laufe der Zeit hat die im vorstehenden angeführte Klasseneintheilung einige Aenderungen erfahren, die indessen das Wesen der Sache nicht betreffen und daher hier unberücksichtigt gelassen sind.

21. Die Deutsche Ausstellung.

Es ist schon erwähnt worden, dass den fremdländischen Ausstellern in den verschiedenen Gebäuden nach Maassgabe der getroffenen Eintheilung Platz angewiesen worden ist. Nur für die Abwickelung der Geschäfte sind den fremden Nationen angemessene Flächenräume ausserhalb der grossen Gebäude bereitgestellt worden, auf denen diese ihre Verwaltungsgebäude für die Kommissare errichtet haben. Im ganzen sind für Ausstellungszwecke 280 000 qm Flächenraum verfügbar gewesen; hiervon wurden für die fremden Aussteller etwas weniger als die Hälfte, nämlich 120 000 qm, hergegeben. Die übrigen 160 000 qm sind an die Aussteller der Vereinigten Staaten vertheilt worden.

Von den auswärtigen Staaten hat Deutschland die grössten Anstrengungen gemacht, auf der Ausstellung zu Ehren zu kommen und die Tagespresse — nicht allein die Deutsche — hat des öfteren darauf hingewiesen, dass die Deutsche Ausstellung unter allen fremdländischen Ausstellungen die glänzendste geworden ist. Im ganzen hatte Deutschland 23 000 qm zur Verfügung, davon entfallen 9 200 qm auf den Industriepalast, 3 000 qm auf die Maschinenhalle und je 1 800 qm auf das Kunstgebäude, das Elektrizitätsgebäude, das Ackerbau-, Gartenbau-, Verkehrs- und Bergbaugebäude. In dem hier beigefügten Plan sind die von der Deutschen Ausstellung eingenommenen Flächen schwarz angedeutet.

Im folgenden sollen die Gegenstände der Deutschen Ausstellung nach dem von der Reichsregierung herausgegebenen amtlichen Katalog kurz aufgeführt werden, ohne dass dabei der Zweck verfolgt wurde, mit anderen Ländern Vergleiche anzustellen oder gar eine Kritik zu üben. Es ist nach dem Wortlaut des Katalogs die Absicht gewesen, „ein möglichst treues Bild von dem derzeitigen Leben des Deutschen Reichs zu entwerfen; die Deutsche Abtheilung soll den Nachweis führen, dass Deutschland auch in den Künsten des Friedens seine nationale Selbständigkeit gewahrt und, wo sie verloren gegangen war, wiedererlangt hat, dass es die Ueberlieferungen vergangener Tage mit rastlosem Fleiss ausgebaut und geistig vertieft hat“. Der „Engineering“ beklagt, dass sich die Englischen Fabrikanten durch den Mac Kinleytarif zu einem negativen Verhalten in Bezug auf die Ausstellung hätten bestimmen lassen. „Die Fabrikanten haben nicht erkannt, dass trotz des Mac Kinleytarifs Amerika unser bester Kunde bleibt; dass die Vereinigten Staaten eifersüchtig unsere Handelsoberherrschaft in Südamerika verfolgen; dass Deutschland sich in dem Handelswettbewerb mit bedenklicher Schnelligkeit Bahn bricht; dass der Tarif mit all seinen vermeintlichen Uebeln im Wanken und Fallen begriffen war und dass in Amerika binnen kurzem eine Zeit anbrechen musste, in der der Schutz eine mehr gefahr- als verheissungsvolle Aenderung erfuhr.“ Die „North American Review“ entwirft in kurzen Zügen ein begeistertes Bild der Deutschen Ausstellung. Hieran knüpft der „Engineering“ die Erwägung, dass dieses Bild wohl zu rosig gefärbt sei; „um der Ausstellung selbst willen hoffen wir, dass dies nicht der Fall ist, wenn es aber zutrifft, so ist es ganz gewiss, dass unsere Fabrikanten in nicht zu langer Zeit Ursache finden werden, den Schaden zu bedauern, den sie sich durch ihren thatsächlichen und blinden Protest gegen den Mac Kinleytarif selbst zugefügt haben.“



Die Agrarbevölkerung Deutschlands beträgt über 41 % der Gesammtbevölkerung, während die in der Industrie und den Gewerben thätigen Personen noch nicht 30 % der Bevölkerung ausmachen. Das gesammte Kulturland hat 40 180 000 ha Fläche; davon werden 87,1 % von den Eigenthümern selbst, 12,9 % von Pächtern bewirthschaftet. Nach den Betriebszweigen können unterschieden werden Ackerbau, Viehzucht und technische Nebengewerbe. 31 870 000 ha von der Gesammtfläche des kultivirten Landes werden als Acker, Gartenland, Wiesen, Weiden, Obstgärten und Weinberge benutzt. Von den 5 276 000 landwirthschaftlichen Betrieben haben 4 442 000 Nutzviehhaltung. Die Waldbestände machen 25,7 % der Gesammtfläche des Deutschen Reichs aus.

Die landwirthschaftlichen Gewerbe sind in Deutschland zu hoher Bedeutung gekommen. Die Züchtung der Zuckerrüben hat ausserordentliche Dimensionen angenommen, die Spiritusfabrikation, welche fast durchweg eine rein landwirthschaftliche ist, steht technisch und wissenschaftlich auf einem sehr hohen Standpunkt. Entsprechend sind auch die Presshefe-, Stärke- und Stärkezuckerfabrikation ausgebildet. Der Bedeutung der Brauerei entspricht die hohe Vollkommenheit der Methoden, deren weitere Entwickelung unablässig im Auge behalten wird.

Diese Verhältnisse finden ihren Ausdruck in der Abtheilung A der Deutschen Ausstellung, die sich im Landwirthschaftsgebäude befindet. Ausser den in den verschiedenen Gruppen untergebrachten Gegenständen, unter denen die Fleischkonserven, Mineralwässer, alkoholischen und Malzgetränke einen breiten Raum beanspruchen, sind mehrere Sammelausstellungen eingerichtet worden. Es sind zu nennen die Sammelausstellung der Deutschen Bäder und Brunnen, in der die wohlbekannten Badeorte und mehrere Kuranstalten vertreten sind, die Badische Sammelausstellung gebrannter Wässer, die Sammelausstellung landwirthschaftlicher Maschinen und die Sammelausstellung der Deutschen Kaliwerke Leopoldshall-Stassfurt.

Ausser der Abtheilung A gehören zum Bereich des Landwirthschaftsgebäudes die Abtheilung C der Deutschen Ausstellung, die durch eine Anzahl ausgesuchter Thiere beschickt worden ist. Weitere Gegenstände der Land- und Forstwirthschaft sind im Molkerei- und im Forstgebäude untergebracht, in letzterem auch ein Theil der Gegenstände der Gruppe 13.

Die Gegenstände der Abtheilung B befinden sich im Gartenbaugebäude. Den Glanzpunkt der Abtheilung bildet die Sammelausstellung der Weinproduzenten, welche die gesammte Weinbauausstellung zusammenfasst. Die Deutschen Weine gehören zu den besten der Welt. Wenn auch die Zahl der Jahre, in denen die Witterung für das Gedeihen der Früchte des Weinstocks in Deutschland nicht günstig ist, eine erhebliche ist und hierdurch ein geringeres Betriebsergebniss erzielt wird, so gleichen dies doch die guten Jahrgänge wieder aus. Die grosse volkswirthschaftliche Bedeutung des Weinbaues für Deutschland geht am deutlichsten aus folgenden Zahlen hervor, welche einen Vergleich mit anderen Ländern ermöglichen:

	Weinbaufläche in Tausenden Hektar (rund)	Theil der Gesammtfläche	Jährlicher Durchschnittsertrag in Mill. Hektoliter	Produktionswerth in Mill. Mark
1. Italien . . .	3 430	1/9	30,7	614,0
2. Frankreich .	1 837	1/23	27,0	432,0
3. Spanien . .	1 605	1/30	29,0	493,0
4. Ungarn . .	365	1/88	5,0	120,0
5. Oesterreich .	210	1/142	3,7	46,5
6. Portugal . .	200	1/45	1,0	20,0
7. Deutschland	120	1/450	2,2	125,0
8. Schweiz . .	35	1/118	1,2	26,2

Trotzdem das Deutsche Reich die zweitkleinste Fläche und den zweitniedrigsten Ertrag, sowie im Verhältniss zur Gesammtfläche den kleinsten mit Wein bebauten Flächenraum aufweist, nimmt doch der Werth der Weinproduktion die vierte Stufe ein. Auch die Schaumweinproduktion ist in stetem Zunehmen begriffen. Die Schaumweine vom Rhein (Sparkling Hock) *) und der Mosel (Sparkling Moselle) sind im Auslande bereits sehr beliebt.

Die Sammelausstellung der Weinproduzenten umfasst die Weinländer von Rheinpreussen mit 54 Ausstellern, den Rheingau (Regierungsbezirk Wiesbaden) mit 65 Ausstellern, die Rheinpfalz mit 25, Franken mit 10, Württemberg mit 20, Baden mit 22, Rheinhessen und die Hessische Bergstrasse mit 64 Ausstellern, ferner Elsass mit 11, Lothringen mit 15, das übrige Deutschland dagegen mit nur 3 Ausstellern.

Ebenso wie die Weinbauausstellung sind auch der Obst- und Gartenbau in Sammelausstellungen zusammengefasst, während den vorgeschriebenen Gruppen nur wenige Gegenstände zugewiesen sind.

Der Gartenbau hat im Deutschen Reiche eine immer wichtigere Stellung erhalten, namentlich infolge zunehmender Errichtung von Villenkolonien und öffentlichen Schmuckplätzen in den Städten. Hierdurch ist die Anzucht von Ziergehölzen usw. in Baumschulen, von Blumen, Blattpflanzen usw. in Gärtnereien und die Pflege der verwandten Gewerbe stetig gewachsen. Der Obstbau bedarf noch der weiteren Entwickelung. Der Gemüsebau und die Samenzucht haben sich dagegen sehr ausgedehnt. Die Einfuhr von lebenden Gewächsen aller Art hatte 1891 einen Werth von 3 785 000 ℳ, die Ausfuhr dagegen nur von 2 376 000 ℳ. Für frisches Obst, ausser Weintrauben und Südfrüchte, stellen sich die Zahlen auf 15 727 000 und 9 378 000 ℳ, für getrocknetes Obst — auch Beeren — auf 9 493 000 und 97 000 ℳ. Die Verhältnisse sind daher noch einer Besserung fähig.

Die Sammelausstellung des Obstbaues umfasst 32, die des Gartenbaues 91 Aussteller; unter den letzteren befinden sich die Vereinigung der Dresdener und Hamburger Handelsgärtner (30 und 53 Aussteller).

Die Abtheilung D der Deutschen Ausstellung, welche sich im Fischereigebäude befindet, hat nicht mehr als 7 Aussteller, welche Fischereigeräthe und einige Litteratur über Fischerei eingeschickt haben.

Die Abtheilung E, betreffend Bergbau und Hüttenwesen, ist im Bergbaugebäude untergebracht. Die Bergwerksproduktion des Deutschen Reiches ist die bedeutendste des Europäischen Kontinents, sowohl nach dem Werth, als nach der Menge der Produkte. Ihr Schwerpunkt liegt, ebenso wie bei den Deutschland übertreffenden Staaten von Nordamerika und Grossbritannien, in der Kohlenförderung. An Bedeutung folgt die Gewinnung von Eisen-, Zink-, Kupfer-, Blei-, sowie Gold- und Silbererzen. Von erheblicher Wichtigkeit ist ferner der Bergbau auf Salz. Der Werth der Deutschen Bergwerksproduktion für den Durchschnitt der Jahre 1871—1880, 1881—1890 sowie für 1891 ist im Hauptraum der Ausstellung an einem Aufbau von 3 Würfeln dargestellt, welche, unter Annahme des bei der Deutschen Münzgesetzgebung eingeführten Werthes von 2 790 ℳ für 1 kg Feingold und eines spezifischen Gewichtes von 19,29, berechnet sind. Der Antheil der einzelnen Mineralgattungen an dem Gesammtwerth ist an den Würfeln kenntlich gemacht. Für das Jahr 1891 ist eine Gesammtproduktion von 108 559 495 t im Werthe von 773 222 000 ℳ ermittelt worden. Davon betrug die Förderung rund

			im Werthe von	
an Steinkohlen .	73 641 000 t	(67,8 %)	589 357 000 ℳ	(76,2 %)
„ Braunkohlen	20 555 000 „	(18,9 „)	54 112 000 „	(7,0 „)

*) Hock wird für Rheinwein im allgemeinen gebraucht; das Wort ist aus „Hochheimer“ entstanden.

Ferner machte aus dem Gesammtwerth

der Werth der	Eisenerzförderung	5,1 %
„ „ „	Zinkerzförderung	3,2 „
„ „ „	Kupfererzförderung	2,7 „
„ „ „	Bleierzförderung	2,2 „
„ „ „	Gold- und Silbererzförderung	0,6 „
„ „ „	Kalisalzförderung	2,3 „
„ „ „	Steinsalzförderung	0,4 „

Die Bergbauausstellung umfasst in einer Sammelausstellung 5 nach Verwaltungsbezirken oder Mineralgewinnungen gebildete Gruppen und enthält ferner Kartenwerke usw. aus der Preussischen geologischen Landesanstalt zu Berlin und Lehrmittel der bergtechnischen Hochschulen. In den Gruppen sind überall die wichtigsten Ablagerungen zur Anschauung gebracht und daneben Probestücke von Mineralien, von Zwischen- und Fertigprodukten ausgelegt, sowie historisch und technisch interessante Modelle von Gegenständen aus dem Betriebe aufgestellt. Die 5 Gruppen umfassen: 1. eine Ausstellung des Steinkohlenbergbaues; 2. eine Sammelausstellung des Königlichen Oberbergamtes zu Halle, veranstaltet unter Theilnahme der Bundesstaaten Anhalt und Braunschweig; 3. eine Ausstellung des Erzbergbaues und Metallhüttenwesens; 4. eine Bernsteinausstellung und 5. eine Ausstellung wissenschaftlicher Anstalten und von Publikationen. Daneben sind eine Reihe von Gegenständen — Bernsteinwaaren, Bausteine, Marmor, bearbeitete Steine, Falzziegel, Cement, Kunststeine, Viteriterzeugnisse usw. — in den üblichen Klassen ausgestellt.

Was das Hüttenwesen betrifft, so haben die mit der zunehmenden Tiefe wachsende Kostspieligkeit der Erz- und Kohlengewinnung, die Steigerung der Arbeitslöhne, die den Arbeitgebern durch die Gesetzgebung auferlegten Mehrausgaben für Wohlfahrtseinrichtungen die gewinnbringende Verhüttung der Erze von Jahr zu Jahr mehr erschwert. Demgegenüber hat aber die sorgfältige Benutzung aller durch die Entwickelung der Wissenschaften gebotenen Hilfsmittel das Hüttenwesen auf eine Höhe gebracht, welche nicht allein in der Verarbeitung der eigenen Materialien den Wettbewerb mit anderen Ländern erfolgreich durchzuführen gestattet, sondern auch dazu geführt hat, fremde Erze trotz der Beförderungskosten in Menge zu verarbeiten.

Die Gesammtproduktion der Deutschen Hüttenwerke ist von 3 405 000 t im Werthe von 291 000 000 ℳ im Jahre 1881 auf 5 419 000 t im Werthe von 472 000 000 ℳ im Jahre 1890 gestiegen. Von den wichtigsten Metallen wurden 1890 gewonnen:

		im Werthe von
Roheisen	4 658 000 t	268 Millionen Mark
Zink	139 000 „	62 „ „
Blei	104 000 „	27 „ „
Kupfer	25 000 „	29 „ „
Silber } Gold }	400 „	{ 50,8 „ „ { 5,2 „ „

Die übrigen Metalle: Zinn, Arsen, Quecksilber, Nickel, Kobalt, Kadmium, Wismuth, Antimon, Uran und Mangan treten für sich in den Hintergrund. Unter den eisenerzeugenden Ländern steht Deutschland an dritter Stelle. 1890 wurden in den Vereinigten Staaten 9 348 000 t, in Grossbritannien 8 030 000 t Roheisen gewonnen.

Unter den 7 Ausstellern der Gruppe 49 sind die Firmen Friedrich Krupp in Essen, Phönix in Ruhrort, Union in Dortmund und die Vereinigten Eisenwerke Gebrüder Stumm in Neunkirchen und R. Böcking & Co., Halbergerhütte vertreten, sämmtlich Firmen, die auch in anderen Gruppen wiederzufinden sind. Krupp zeigt Panzerplatten, Schmiedestücke, Maschinentheile usw., die Union Radsätze für Lokomotiven und Wagen, Modelle ausgeführter Konstruktionen, einer Perronhalle und eines Trockendocks, einer Zahnradbahn Abt'schen Systems usw. Stumm und Böcking zeigen ausser Trägern, Röhren u. dergl. den eisernen Oberbau der Gotthardbahn, eine kalt gebogene 54 m lange Eisenbahnschiene, einen 25 m langen Träger aus Flacheisen usw.

Die Zink-, Nickel- und Kobaltverhüttung, sowie die Gold- und Silbergewinnung sind nach ihren verschiedenen Methoden veranschaulicht.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2147 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 26. d. Mts.).

Nr. 2148 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 27. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Ausfuhrverbot für Viehfutter.

Dieses schon seit Wochen besprochene und immer hinausgeschobene und endlich am 20. d. Mts. in den Amtsblättern von Wien und Budapest veröffentlichte Ausfuhrverbot hat seine gesetzliche Grundlage in dem Einführungsgesetz zum allgemeinen Zolltarif vom 28. Mai 1882 bezw. 21. Mai 1887. Durch dieses Verbot wird die Ausfuhr von Heu, frischen und getrockneten Futterkräutern aller Gattungen, Stroh und Häcksel (Häckerling) über sämmtliche Grenzen des Oesterreichisch-Ungarischen Zollgebiets verboten.

Dieses Ausfuhrverbot trat mit dem Tage, an welchem dasselbe den einzelnen Zollämtern bekannt wurde, in Wirksamkeit und bleibt bis auf Widerruf in Kraft.

Sendungen von den obenbezeichneten Artikeln, welche nachweislich bis 20. d. Mts. zum Transport ins Ausland mittelst der Eisenbahn oder per Schiff zur Aufgabe gelangt sind, dürfen die Grenze im Austritt passiren.

Die Dienstverhältnisse der Diurnisten (Hilfsbeamten) der Eisenbahnen.

Der Verband der Hilfsbeamten der Oesterreichischen Eisenbahnen hatte sich an das Abgeordnetenhaus um Verbesserung ihrer Lage gewendet und dabei dankbar die diesbezüglichen Berücksichtigungen seitens der Süd-, K. Ferdinands-Nord- und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn anerkannt. Infolge dessen wurden sämmtliche Bahnverwaltungen über Auftrag des K. K. Handelsministeriums von der K. K. Generalinspektion eingeladen über folgende Punkte ehebaldigst Bericht zu erstatten und zwar:

a) die für die Aufnahme von Diurnisten gestellten Bedingungen, b) die Höhe der normirten Tagesbezüge, c) die Gesammtzahl der bei der betreffenden Bahn angestellten Diurnisten sowie deren Vertheilung auf die einzelnen Dienstzweige, unter Gegenüberstellung der Anzahl der in Verwendung stehenden definitiven Beamten und Unterbeamten, d) die allfälligen Normen für die Verleihung solcher definitiven Stellen an die Diurnisten, e) die eventuell zulässige Theilnahme der Diurnisten an bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen (z. B. am Lebensmittelmagazin, Provisionsinstitut u. dergl.), f) die Kündigungsfrist und Abfertigung, endlich g) die Belastungen der Bahnanstalt bezw. der Gesellschaft, welche bei diesfälligen Berücksichtigungen zu gewärtigen wären und die sohin nothwendig werdenden Maassnahmen gegen die weitere Belastung der Pensions- oder Provisionsinstitute.

Verstaatlichung der Mährischen Grenzbahn.

Das „Verordnungsbl. für Eisenb. und Schifff." veröffentlicht den Wortlaut des Uebereinkommens, betreffend die Verstaatlichung der Mährischen Grenzbahn. Wir entnehmen dieser Veröffentlichung folgende wesentliche Bestimmungen, als Ergänzung bezw. Richtigstellung des hierüber bereits in Nr. 48 S. 469 d. Ztg. mitgetheilten.

Behufs der vollständigen Befriedigung der Ansprüche der Besitzer der im Umlaufe befindlichen 38 708 Stück Obligationen à 200 fl. Oe. W. Silber im Gesammtnominalbetrage von 7 741 600 fl. Oe. W. Silber (des von der Gesellschaft aufgenommenen 5 % Prioritätsanlehens im ursprünglichen Nominalbetrage von 8 000 000 fl. Oe. W. Silber) wird die Staatsverwaltung den Prioritätenbesitzern für je 1 Stück der obigen 5 % Obligationen je eine Obligation des neu aufzunehmenden 4 % Prioritätsanlehens im gleichen Nominalbetrage mit laufenden Zinsen

vom 1. September d. J. angefangen und ferner als Entschädigung für die Verzichtleistung der Prioritätenbesitzer auf die Zahlung des denselben von der Gesellschaft s. Zt. zugesicherten fünften Prozents für je 20 Obligationen im Nominalbetrage von 4000 fl. Oe. W. Silber des bestehenden 5 % Anlehens je eine Obligation im Nominalbetrage von 200 fl. Oe. W. oder 400 Kronen des neuen 4 % Prioritätsanlehens, gleichfalls mit Zinsen vom 1. September d. J. angefangen, ausfolgen. Sofern sich bei der Einlösung der bestehenden 5 % Obligationen mit Rücksicht auf die Anzahl der beigebrachten Stücke oder wegen fehlender Kupons Restbeträge ergeben, welche durch effektive Stücke des neuen Anlehens nicht ausgeglichen werden können, wird die Staatsverwaltung an Stelle dieser Restbeträge das kursmässige Aequivalent derselben unter Einrechnung eines Begebungskurses der neuen Obligationen von 93 % baar bezahlen. Die am 1. September d. J. fälligen sowie die vor diesem Termin fällig gewordenen, aber bis zum Zeitpunkt der Uebergabe des Eigenthums der Bahn an den Staat noch nicht zur Einlösung gebrachten Kupons des bestehenden 5 % Prioritätsanlehens werden innerhalb der gesetzlichen Verjährungsfrist von der Staatsverwaltung an den bisher bestimmten Zahlstellen mit je 4 fl. baar eingelöst werden. Die Staatsverwaltung wird ferner innerhalb eines Zeitraums von einem Jahre nach Perfektion dieses Uebereinkommens die von der Gesellschaft ausgegebenen Restkupons und zwar die im Jahre 1880 ausgegebenen und vom Prioritätenkurator gekündigten 1 901 und 2 777 Stück mit je 1 fl. und die später ausgegebenen 863 936 Stück mit je 15 kr. ohne jeden Abzug baar einlösen. Die Staatsverwaltung verpflichtet sich endlich, den Aktionären der Mährischen Grenzbahn für je 10 Stück der im Umlaufe befindlichen 45 000 Stück Aktien à 200 fl. Oe W., sonach für je 2 000 fl. Nominale je eine Obligation im Nominalbetrage von 200 fl. Oe. W. oder 400 Kronen des neu auszugebenden 4 % Prioritätsanlehens mit Kupons, einschl. des am 1. März 1894 fälligen, auszufolgen und die durch effektive Stücke der auszufolgenden Prioritätsobligationen nicht ausgleichbaren Restbeträge unter Annahme eines Begebungskurses dieser Obligationen von 93 % baar auszuzahlen.

Die K. K. priv. Friauler Eisenbahngesellschaft.

Unter dieser von der Regierung bewilligten Firma werden sich die Konzessionäre der Lokalbahn Monfalcone-Cervignano mit dem Sitze in Wien konstituiren. Das Gesellschaftskapital beträgt 460 000 fl., zerlegt in 2 300 Stück auf den Ueberbringer lautende Aktien zu 200 fl., und besteht aus 1 200 Stück Prioritätsaktien im Gesammtbetrage von 240 000 fl. und aus 1 100 Stück Stammaktien im Gesammtbetrage von 220 000 fl. Die Gesellschaft ist ferner berechtigt, unter den von der K. K. Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen Prioritätsobligationen, welche mit 4 % zu verzinsen und innerhalb 75 Jahren vom Tage der Konzessionsertheilung zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von höchstens 1 300 000 fl. auszugeben. Von den zur Begebung bestimmten Prioritätsobligationen ist über Verlangen der Staatsverwaltung ein den eventuellen Ersparnissen am Anlagekapital entsprechender Theilbetrag zurückzubehalten, welcher erst im Falle des Bedarfes nach erhaltener staatlicher Genehmigung zur Emission zu bringen ist. Die Gesellschaft ist konstituirt, sobald das gesammte zur Ausgabe gelangende Aktienkapital gezeichnet, auf dasselbe ein Theilbetrag von mindestens je 30 % des Nominalwerthes baar einbezahlt ist. Die Ausführung dieser Lokalbahn, deren Konzessionsgesetz in der Nr. 52 S. 507 d. Ztg. besprochen wurde und die Staatsgarantie für die Vorzugstitres geniesst, ist in vollem Zuge und dürfte dieselbe im Spätherbste des laufenden Jahres dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Bezüglich der bisher von der Baubewilligung ausgenommenen Anschlussstrecke ist die Entscheidung der Regierung in dem Sinne erflossen, dass die Lokalbahn ihren Ausgangspunkt in der Südbahnstation Monfalcone nimmt, sodann eine kurze Strecke auf dem bestehenden Unterbaue der Südbahn geht und kurz vor Ronchi sodann vor diesem Orte vorbeiführen wird. Es ist hierbei Vorsorge getroffen, dass aus dieser Trasseführung bei der Feststellung der Fahrordnung und der Tarife auch den Verkehrsinteressen der nördlich gelegenen Landestheile und insbesondere der Stadt Görz kein Nachtheil erwachse, und es bleibt für die spätere Zukunft eine Verbindungskurve in nördlicher Richtung zur bestehenden Station Ronchi vorbehalten.

Bukowinaer Lokalbahnen.

Das „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." vom 8. d. Mts. veröffentlicht den Wortlaut des zwischen der Regierung und dem Verwaltungsrathe der Bukowinaer Lokalbahnen getroffenen Uebereinkommens, betreffend den Ankauf der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza. Demselben wurde seitens der Generalversammlung dieser Bahnen die Zustimmung ertheilt, und das Uebereinkommen bedarf sohin zu seiner Perfektionirung nur noch der Genehmigung durch die Legislative.

Die näheren Bestimmungen dieses Uebereinkommens haben wir bereits in Nr. 52 S. 507 d. Ztg. mitgetheilt.

Ertheilung, bezw. Verlängerung von Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat dem diplomirten Ingenieur Tauber in Wien die Vorkonzession für eine Lokalbahn von Wiener-Neustadt nach Puchberg und auf den Gipfel des Schneeberges mit der Abzweigung von Fischau nach Wöllersdorf ertheilt; ferner die dem Heinrich Nowak schon früher ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Haltestelle Zbirow der Böhmischen Westbahn nach Drahno-Aujezd und von dort nach Wejwanow auf die Dauer von weiteren 6 Monaten verlängert.

Eisenbahn-Frachtbriefe.

Das K. K. Finanzministerium macht darauf aufmerksam, dass die bisherigen Eisenbahn-Frachtbriefblanquette mit eingedrucktem Stempelzeichen mit 1. d. Mts. ausser Gebrauch gesetzt worden sind, und dass unverwendete Blanquette bis Ende September d. J. bei den Verschleissämtern unentgeltlich gegen neue Blanquette der Emission 1893 umgetauscht werden.

Die Betriebsführung der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.

Am 1. Juli d. J. ist der zwischen den Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahngesellschaft abgeschlossene Vertrag bezüglich der Betriebsführung der gesellschaftlichen Linien in Wirksamkeit getreten und hat die Staatsbahn die Leitung des Betriebes definitiv übernommen. Selbstverständlich bleibt die Fünfkirchen-Barcser Bahn als vollkommen selbständiges Unternehmen aufrecht und werden die Rechnungen gesondert geführt. Der äussere exekutive Dienst untersteht der Agramer Betriebsleitung bezw. dem Verkehrschef von Fünfkirchen.

Konzessionirung der Linie Szepes-Bela-Barlangliget-Podolin.

Diese Bahnlinie bildet eine Fortsetzung der von der Station Poprad-Felka der Linie Csacza-Zwardon der Kaschau-Oderberger Bahn abzweigenden und bisher über Kesmark bis Szepes-Bela-Barlangliget ausgebauten Popradthaler Lokalbahn. Diese gemäss den Lokalbahngesetzen als normalspurige Lokalbahn zu erbauende 11,5 km lange Linie ist mit 440 000 fl. festgestellt; Konzessionärin ist die Popradthaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft, welche ihre obengenannten Linien bisher selbst betrieben hat, nunmehr aber den Betrieb aller dieser Linien der Kaschau-Oderberger Bahn übertragen hat (s. Nr. 54 S. 521 dieser Zeitung).

Konzessionirung der Bekes-Csanader Lokalbahnen.

Die Konzessionsurkunde über diese die Komitate Bekes, Csanad durchziehenden und das Komitat Csongrad berührenden Lokalbahnen wurde publizirt. Die 72,2 km lange Hauptlinie Szarvas-Oroshaza-Mezöhegyes zweigt in Verlängerung der Flügelbahn Mezö-Tur-Szarvas der Hauptlinie Budapest-Arad-Tövis der Ungarischen Staatsbahnen von der Endstation Szarvas ab und verbindet diese in der Station Oroshaza mit deren Hauptlinie Grosswardein-Essegg-Villany und von Oroshaza aus in Station Mezöhegyes-Ketegyhaza der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn, während deren 88 km lange Flügelbahn von der zukünftigen Station Szörhalom bis Nagy-Kondores führen wird. Das Baukapital ist mit 2 340 000 fl. bemessen. Konzessionar ist die Berliner Firma Soenderop & Comp. (Die Konzessionsurkunde enthält auch die Angabe der künftigen Stationen.)

Die Längen der Oesterreichischen Eisenbahnen am 31. Dezember 1892.

Die diesjährige Nr. 79 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." enthält als Beilage eine nach den einzelnen Linien der betreffenden Bahnen detaillirte Zusammenstellung der Längen der Oesterreichischen Bahnen Ende des Jahres 1892. Es sind darunter auch die elektrischen Bahnen und die des Fürstenthums Liechtenstein enthalten, und zwar:

I. K. K. Staatsbahnen.

a) im Staatsbetriebe.

	Baulänge km	Betriebslänge km
Bahnen mit Normalbetrieb	5 236,977	5 320,235
„ „ Lokalbetrieb	1 021,714	1 026,572
b) im fremden Staatsbetriebe.		
Bahnen mit Normalbetrieb	14,094	13,633

II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.

a) auf Rechnung des Staates.

	Baulänge km	Betriebslänge km
Bahnen mit Normalbetrieb	214,397	215,394
„ „ Lokalbetrieb	13,445	12,905
b) auf Rechnung der Eigenthümer.		
Bahnen mit Normalbetrieb	466,036	467,582
„ „ Lokalbetrieb	959,250	986,618
K. K. Staatsbahnen in fremdem Staatsbetriebe	14,094	13,633
Fremde Bahnen auf Oesterreichischem Gebiete	99,431	102,819
Privatbahnen	7 670,590	7 729,540
Gesammtsumme	15 710,028	15 888,931

Durch Eröffnung neuer Bahnstrecken hat das Eisenbahnnetz der Monarchie im Jahre 1892 zugenommen um 109,464 km Baulänge und 109,431 km Betriebslänge, hingegen entstand durch Längenänderungen bestehender Bahnen im Laufe des abgelaufenen Jahres ein Abfall von 20,921 km Baulänge und 1,705 km Betriebslänge.

Erleichterungen im Güterverkehr.

Die vom K. K. Handelsministerium der gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz zur Berathung und Antragstellung überwiesenen Beschwerden gegen das neue Betriebsreglement konnten trotz der angestrengtesten Arbeit der von der Konferenz hiermit betrauten Komitees nicht erledigt werden. Inzwischen gehen einzelne Eisenbahnverwaltungen daran, innerhalb ihres eigenen Wirkungskreises den Wünschen des Publikums entgegenzukommen. So hat die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft verfügt, dass die Vorschrift über die Verpackung gewisser Güter in Kisten dahin abgeändert werde, dass die Verpackung von Gütern der Tarifklasse I im Gewichte von mehr als 30 kg in Behältnissen von hartem Material nur dann anzuwenden sei, wenn die Verpackung in Jute, Leinwand oder sonstigem Gewebe im Hinblick auf die Natur des verpackten Gutes augenfällig unzureichend und somit die Gefahr einer Beschädigung auf dem Transporte gegeben erscheine. Ferner hat dieselbe Bahn verfügt, dass von der lästigen Bestimmung, wonach der Absender von Stückgütern dieselben mit der Bestimmungsstation zu bezeichnen hatte, gänzlich Umgang genommen werde.

Vorkehrung für die Bekleidung der Arbeiter.

Die Verwaltung der Ungarischen Staatsbahnen hat mit einer Bekleidungsanstalt das Abkommen getroffen, dass dieselbe einen entsprechenden Vorrath an Beinkleidern (à 1,14 fl.) und Blousen von starker blauer Leinwand (à 1,33 fl.) in verschiedenen Maassen bei den Stationen in Kommission unterhalte. Eine Vorschrift regelt die Anschaffung solcher Kleider gegen Lohnabzug und die Verrechnung mit der gedachten Anstalt.

Eröffnung bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

1. Im Bezirke der K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahnen ist die Station Presecareny der Lokalbahn Hliboka-Berhometh a. S.-Mezebrody für den Viehverkehr und die Station Lautschim der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

2. Am 1. August d. J. wird die an der Linie Lundenburg-Zellerndorf, zwischen der Station Neusiedl-Dürnholz und der Haltestelle Bratelsbrunn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelegene Haltestelle Guttenfeld für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Einnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen im Monat Mai d. J.

Diese und die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen weisen für Juni d. J. eine Einnahme von 5 618 489 fl. aus; hiervon entfallen für Personen und Gepäck 1 791 958 fl. und für Güter 3 826 531 fl. Gegenüber der Einnahme im gleichen Monate des Vorjahres ist im Personenverkehr ein Einnahmenausfall von 120 680 fl., im Güterverkehr dagegen eine Einnahmenvermehrung von 275 325 fl. zu konstatiren, so dass sich im ganzen für Juni d. J. eine Mehreinnahme von 154 645 fl. ergibt. Der Einnahmenausfall im Personenverkehr findet seine Begründung darin, dass die Pfingstfeiertage im laufenden Jahre in den Monat Mai, im Vergleichsjahre 1892 dagegen in den Monat Juni fielen. Im Güterverkehr ist auf den westlichen Staatsbahnen in allen Verkehren, insbesondere im Exportverkehr, eine Zunahme zu verzeichnen, so z. B. bei Getreide ein Mehr von 741 Wagen, bei Heu und Stroh ein solches von 1 014 Wagen gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres. Aus diesem Verkehr resultirt eine Mehreinnahme von 474 899 fl., während auf den östlichen Linien, hauptsächlich infolge der vielfachen andauernden Verkehrsunterbrechungen aus Anlass von Wolkenbrüchen und Hochwässern, ein Einnahmenausfall von 199 574 fl. resultirt, so dass sich für den Güterverkehr im ganzen nur eine Mehreinnahme von 275 325 fl. ergibt. Für die Periode vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. ergibt sich auf den Oesterreichischen Staatsbahnen und dem vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen eine Mehreinnahme von 1 681 637 fl.

Die Kuponsprozesse gegen die Kaschau-Oderberger Bahn (Rechtsfall).

Die Berliner Firma L. Wilhelm erwirkte bei dem Landgerichte in Breslau gegen die Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft ein Urtheil auf Zahlung von 212 500 Frcs. Die genannte Firma stellte nun beim Wiener Handelsgerichte das Ansuchen um ein Erkenntniss, dass das Urtheil des Breslauer Gerichts gegen die obige Eisenbahngesellschaft in den Oesterreichischen Kronländern vollstreckbar sei. Das Handelsgericht wies dieses Ansuchen ab, mit der Begründung, dass die Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft ihren Hauptsitz in Budapest habe, der ordentliche Gerichtsstand einer Aktiengesellschaft aber bei demjenigen Gerichte sei, in dessen Bezirk sie ihren Sitz hat. Die Einantwortung einer Forderung gegen eine Aktiengesellschaft dürfe nur an dem Aufenthaltsort der Aktiengesellschaft erfolgen und dürfe daher das Vermögen der geklagten Gesellschaft in den Oesterreichischen Kronländern nicht angetastet, bezw. nicht gepfändet werden. Das Oberlandesgericht und auch der Oberste Gerichtshof haben diese prinzipielle Entscheidung bestätigt. (Diese am 18. d. Mts. von der „Presse“ mitgetheilte Entscheidung hat eine prinzipielle Bedeutung für die Oesterreichischen Bahnen.)

Generalversammlung der Gran-Almas-Füzitöer Lokalbahn am 26. Juni d. J.

Dem verlesenen Direktionsberichte für 1892 zufolge wurde im abgelaufenen Jahre die Flügellinie Tokad-Annathal dem Verkehre übergeben. Die Bilanz schliesst mit 48 683,80 fl. Reingewinn, von welchem der Kupon mit 2,20 fl. = 2,20 % eingelöst wird. Der Betriebsüberschuss wäre noch grösser gewesen, wenn der neue Tarif und mit demselben die grössere Verfrachtung von Kohlen nicht erst im Oktober 1892 eingetreten wäre.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die günstigere Gestaltung der mit Russland eingeleiteten verkehrspolitischen Unterhandlungen und die Offertausschreibung für einzelne Linien der Wiener Stadtbahn waren bei der im allgemeinen ungünstigen Lage des Geldmarkts nicht imstande, die rückläufige Bewegung in den Aktienkursen einzudämmen. So notiren: Nordwestbahn 213,50, Elbethalbahn 235, Staatsbahn 304,75 und Südbahn 102,75. Nur Kaiser Ferdinands-Nordbahn behauptete sich; beliebt waren Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft (128,50) auf die Nachricht hin, dass dieselbe 1 000 Wagen den Ungarischen Staatsbahnen ab 1. September vermiethet hat, und dass sich letztere noch die weitere Option für einige hundert Wagen im Herbste vorbehalten hat. Die schon seit mehreren Wochen vernachlässigten Silberprioritäten sind infolge des weiteren Silbersturzes noch mehr gewichen.

Aus der Schweiz.

Jura-Simplonbahn.

Die am 30. Juni d. J. stattgefundene Aktionärversammlung genehmigte die Geschäftsführung und Rechnung für das Jahr 1892. Anwesend waren 173 Aktionäre, 210 341 Aktien vertretend. Von dem Aktivsaldo im Betrage von 785 231,02 Frcs. wurden 780 000 Frcs. — 7,50 Frcs. für die Aktie — unter die 104 000 Prioritätsaktien vertheilt und der Rest auf neue Rechnung gesetzt. Zur Beschaffung von Baumitteln wurden im Berichtsjahre 15 000 Obligationen zu 500 Frcs. al pari ausgegeben, zurückgezahlt dagegen 512 700 Frcs. Der Betrag der konsolidirten Anleihen stellte sich am Jahresschluss auf 179,65 Millionen Francs. Das Baukonto stieg infolge einer Vermehrung im Betrage von 3,72 Millionen Francs auf 276,55 Millionen Francs; die schwebenden Schulden beliefen sich auf 11,39 Millionen Francs, unter denen sich 7,89 Millionen Francs im Jahre 1892 verbrauchte, aber erst im laufenden Jahre zu bezahlende Beträge befinden. Der Reserve- und Erneuerungsfonds enthält 5,06 Millionen Francs, der Fonds für ausserordentliche Verwendungen 961 494 Frcs. Für zu amortisirende Verwendungen werden 8,66 Millionen Francs nachgeführt; an disponiblen Mitteln waren 15,46 Millionen Francs vorhanden.

Die Liquidation der Unfälle von Mönchenstein und Zollikofen ist nach dem Jahresbericht wie folgt festgestellt: Am 31. Juli 1892 waren für Zollikofen 14 von 18 Todesfällen und 107 von 121 Verletzungen entschädigt mit 336 503 Frcs. (die kapitalisirten Renten eingeschlossen). An diesen Betrag haben die Vertragsgesellschaften (Centralbahn, Nordostbahn, Gott-

hardbahn und Vereinigte Schweizerbahnen) die Summe von 205 285 Frcs. vergütet. Für Mönchenstein waren am 10. Dezember 1892 14 von 72 Todesfällen und 91 von 171 Verletzungen entschädigt mit 316 932 Frcs. (Renten eingeschlossen). Die Vergütung der Verbandsgesellschaften bezifferte sich auf 192 708 Frcs.

Die Jura-Simplonbahn besitzt zur Zeit 129 Personenwagen und 32 Gepäckwagen mit elektrischer Beleuchtung (Glühlampen) und in nächster Zeit werden noch 14 Personenwagen damit versehen, so dass die Gesammtzahl der Fahrzeuge mit elektrischer Beleuchtung sich auf 175 beziffern wird. Auch bei den übrigen grösseren Bahnen wurden Studien über diese Beleuchtungsart gemacht, doch ist es dort zu einer endgültigen Annahme derselben noch nicht gekommen. Die Jura-Simplonbahn erklärt die elektrische Beleuchtung als die billigere gegenüber Gas, die angenehmere ist sie ohne Zweifel. Die Orte, wo die Akkumulatoren geladen und verladen werden, sind Biel und Freiburg, an denen bedeutende Wasserkräfte zur Verfügung stehen.

Gotthardbahn.

Die Gotthardbahn studirt in Verbindung mit der Centralbahn und der Badischen Staatsbahn das Projekt, einen direkten Schnellzug Berlin-Gotthard-Rom einzuführen, der diese Strecke in etwa 40 Stunden zurücklegt, d. h. in der gleichen Zeit, welche der Schnellzug über den Brenner braucht, obschon die Gotthardlinie ungefähr 200 km länger ist als jene über den Brenner. — Der Güterverkehr, namentlich der Transitverkehr, auf der Gotthardlinie nimmt so bedeutend zu, dass neuerdings neue Güterzüge eingeschaltet werden mussten.

Brienz-Rothhornbahn.

Die Obligationäre der Brienz-Rothhornbahn gedenken, in Verbindung mit einem Züricher Bankhaus, eine neue Aktiengesellschaft behufs Erwerbs der zur Versteigerung kommenden Bahn und deren nachmaligen Betrieb zu bilden. Die Obligationäre treten ihre Forderungen an die neu zu bildende Gesellschaft ab. Die neu zu beschaffenden Geldmittel würden etwa 500 000 Frcs. betragen.

Aus Spanien.

Westspanische Eisenbahn.

Durch einen Vertrag vom Jahre 1877, ergänzt in den Jahren 1880 und 1885, übernahm die Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft den Betrieb der Caceres-Eisenbahn (429 km) gegen Verzinsung und Tilgung der 150 000 Schuldverschreibungen und gegen Zahlung eines Gewinnes von 10 Frcs. an die Antheilscheine der Gesellschaft. Diese Last verursachte der Portugiesischen Gesellschaft einen bedeutenden Verlust und auf Jahre hinaus war noch kein Ende dieses Verlustes abzusehen. In der Hoffnung, durch den Bau der Linie Astorga-Plasencia (350 km) die Verkehrsentwickelung der Caceres-Eisenbahn günstig zu beeinflussen, regte die Portugiesische Gesellschaft die Schaffung der Westspanischen Eisenbahngesellschaft (Compagnie des chemins de fer de l'Ouest de l'Espagne), die sich am 2. Juni 1888 bildete, an. Die neue Gesellschaft hatte ein Grundkapital von 22 Millionen Francs, eingetheilt in 44 000 Antheilscheine, und ausserdem nach Fertigstellung der Bahn Anspruch auf eine Staatsbeihilfe von 60 000 Frcs. für 1 km; das ferner erforderliche Kapital wurde durch eine 4 % Anleihe von 47 Millionen Francs aufgebracht, und zwar wurden davon 64 000 Schuldverschreibungen zum Preise von 412 Frcs. für 500 Frcs. Nennwerth 1888 in Paris begeben und 30 000 Schuldverschreibungen von den am Bau der Bahn betheiligten Gemeinden (Pueblos) zum Nennwerth gezeichnet. Gegenwärtig befinden sich von ersterer Gattung 76 751, von letzterer 17 027 Schuldverschreibungen im Umlauf.

Den Bau und Betrieb der Bahn übernahm die Portugiesische Gesellschaft und gewährleistete während der Bauzeit und der ersten 10 Betriebsjahre die Verzinsung und Tilgung der Anleihe von 47 Millionen Francs. Im Jahre 1890 übertrug die Portugiesische Gesellschaft diese Rechte und Pflichten an die Grosse Spanische Centralbahn, ohne aber damit ihrer Haftpflicht für die Zinsengewähr überhoben zu sein. Nachdem alsdann die Grosse Spanische Centralbahn wegen Zahlungsschwierigkeiten aufgelöst war und sich die Verhandlungen mit der Nordspanischen Bahn wegen der Zahlungsunfähigkeit der Portugiesischen Gesellschaft zerschlagen hatten, nahm die Westspanische Eisenbahngesellschaft 1892 ihre Angelegenheiten selbst in die Hand, wurde aber, da die Portugiesische Gesellschaft ihre Zinsengewähr nicht erfüllen konnte, durch Verordnung vom 9. Februar 1893 für zahlungsunfähig erklärt. Die Gesellschaft ist also ohne Mittel zur Vollendung des Netzes und kann auch die versprochenen Staatsbeihilfen nicht erheben, weil die schon vollendeten Strecken ohne Fahrbetriebsmittel nicht eröffnet werden können. Vor allem kommt es also darauf an, dass die Bahn zunächst dem Betriebe übergeben werden kann; zu diesem Zwecke ist ein Abkommen mit der Banque Internationale de Paris getroffen, durch das sich diese zur Bildung einer Betriebsgesellschaft behufs Vollendung und Betreibung des Netzes verpflichtet.

Diese unter dem Namen „Société d'exploitation des chemins de fer espagnols“ zu bildende Gesellschaft hat den Bau der Bahn Astorga-Plasencia innerhalb 2 Jahren nach dem Inkrafttreten des Abkommens (convenio) mit den Gläubigern zu vollenden, die Bahn mit allen erforderlichen Betriebsmitteln auszurüsten und sie 50 Jahre lang zu betreiben. Die Betriebsgesellschaft bezahlt die Summen, welche die Eigenthümerin bis zum Inkrafttreten des Abkommens behufs Fortsetzung des Baues leiht, und streckt ferner die Summen vor, die zur Vollendung des Baues und zur Beschaffung der Betriebsmittel erforderlich sind. Die Betriebsgesellschaft erhebt und begleicht für Rechnung der Westbahn alle Summen mit Ausnahme der aus früheren Verträgen herrührenden; sie erhebt besonders die Staatsbeihilfen und die hinterlegte Konzessionsbürgschaft. Die Westbahn schafft 37 500 neue Schuldverschreibungen, aus deren theilweisem Ertrag die gegenwärtig fälligen Schulden gedeckt werden, während der Rest als Bürgschaft für die Vorschüsse der Betriebsgesellschaft dient. Die Zinsen und der Tilgungsbetrag der als Bürgschaft hinterlegten Schuldverschreibungen werden auf die Vorschussrechnung der Betriebsgesellschaft übertragen; nach Eröffnung der ganzen Bahn wird das Guthaben der Betriebsgesellschaft aus der Vorschussrechnung fällig. Kann die Westbahn dieses Guthaben dann nicht sofort begleichen, so entnimmt die Betriebsgesellschaft aus den durch das Abkommen mit den Gläubigern haftfrei werdenden 81,88 % des Reinertrages die nöthige Summe, um das genannte Guthaben mit 6 % zu verzinsen und innerhalb 50 Jahren zu tilgen, erhält auch zur Gewährleistung ihrer Rechte mit Nachsetzung aller übrigen Gläubiger eine bevorrechtete Hypothek auf die genannten 81,88 % der Bahn und ihres Reinertrages.

So lange die Reineinnahmen nicht genügen, um die Verzinsung und Tilgung der Vorschussrechnung, der Schuldverschreibungen der Gemeinden und der neuen Schuldverschreibungen vollständig, sowie der älteren Schuldverschreibungen bis zu einer gewissen Höhe zu bestreiten, erhält die Betriebsgesellschaft keine Vergütung für ihre Mühewaltung. Sind die genannten Lasten gedeckt, so erhält die Betriebsgesellschaft den verbleibenden Ueberschuss bis zur Höhe von 10 bezw. 11, 12 und 15 % des gesammten Reinertrages abzüglich der auf die Vorschussrechnung entfallenden Last; dieser Einnahmeantheil richtet sich, wie unten gezeigt werden wird, nach der für die Schuldverschreibungen zweiter Hypothek zur Verfügung stehenden Summe. Wenn die Betriebsgesellschaft auf Grund dieser Bestimmungen einen Einnahmeantheil von 15 % hat erhalten können und es verbleibt dann noch ein Ueberschuss, so fliessen von diesem $^1/_4$ der Betriebsgesellschaft und $^3/_4$ der Westspanischen Gesellschaft zu.

Die den Gemeinden gehörenden 17 027 Schuldverschreibungen der Anleihe von 1888, die 18,12 % dieser Anleihe ausmachen, behalten ihren Anspruch 1. Hypothek auf diese 18,12 % des Ertrages der Bahn mit Ausschluss jeden anderen Gläubigers. Sollten aber diese 18,12 % nicht ausreichen, um die 4 % Zinsen und die von 1908 ab beginnende Tilgung dieser Schuldverschreibungen zu bestreiten, so sind die Gemeinden berechtigt, sich gemeinsam mit den neuen Schuldverschreibungen die andern 81,88 % des Reinertrages zu theilen, nachdem aus letzteren zuvor die Lasten der Vorschussrechnung bestritten sind und die neuen Schuldverschreibungen daraus eine gleiche Summe erhalten haben wie die Gemeinden aus ihren 18,12 %.

Behufs Regelung ihrer Finanzlage und zur Befriedigung verschiedener Gesellschaftsbedürfnisse schafft die Westbahn 37 500 neue 4 % Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. Nennwerth, die vom 1. März 1895 ab innerhalb 92 Jahren getilgt werden. Diese Schuldverschreibungen werden gewährleistet durch eine erste Hypothek auf die 81,88 % des Reinertrages unter Wahrung der Rechte der Vorschussrechnung sowie der Gemeinden an diese 81,88 %.

Die Inhaber der von der Anleihe von 1888 verbleibenden 76 751 Schuldverschreibungen verzichten auf ihr Recht erster Hypothek und erhalten nur eine zweite Hypothek auf die Bahn und ihre Erträge. Die fällig gewesenen und nicht eingelösten Zinsscheine werden abgetrennt und vernichtet und die Inhaber entlasten die Gesellschaft; die Einlösung des am 1. Januar 1893 fälligen Zinsscheines wird auf den 1. April 1893 vertagt und die Zahlung erfolgt, sobald der Vertrag mit der Königlich Portugiesischen Gesellschaft von der Regierung genehmigt ist. Die Einlösung der 1891 und 1892 ausgeloosten 139 Schuldverschreibungen wird vertagt und erfolgt zum Nennwerth, sobald die ersten Summen zur Tilgung zur Verfügung stehen; bis dahin geniessen sie die gleichen Rechte wie die nicht ausgeloosten Schuldverschreibungen. Wenn während drei aufeinander folgender Jahre der Reinertrag zur Bestreitung aller

bevorrechteten Lasten sowie zur Zahlung eines Zinses von 10 Frcs. an jede der 76 751 Schuldverschreibungen zweiter Hypothek ausreicht, so werden von dem dann noch verbleibenden Ueberschuss $^3/_4$ zur Erhöhung des Zinses dieser Schuldverschreibungen, $^1/_4$ dagegen zu deren Tilgung im Wege börsenmässigen Rückkaufs verwandt; die getilgten Schuldverschreibungen werden vernichtet und der auf sie alljährlich entfallende Zinsbetrag zur Tilgung benutzt. Wenn die Reineinnahmen die Vertheilung eines Zinses von 20 Frcs. an jede der 76751 Schuldverschreibungen gestattet, so wird der ganze verbleibende Ueberschuss zur Tilgung verwendet, bis die Zahl der noch umlaufenden Werthpapiere dem für die ganze Konzessionsdauer berechneten Tilgungsplan entspricht. Wenn nach Befriedigung der bevorrechteten Lasten der Reinertrag ausreicht, um den Schuldverschreibungen zweiter Hypothek 383 755 Pes. zuzuweisen, so erhält die Betriebsgesellschaft den verbleibenden Rest bis zur Höhe von 10 % des Gesammt-Reinertrages; dieser Antheil erhöht sich auf 11, 12 und 15 %, wenn für die genannten Schuldverschreibungen 575 632 bezw. 767 510 und 1 151 265 Pes. verfügbar bleiben.

Alle Schuldverschreibungen haben jährlich nur auf den Theil der Einnahme, der ihnen durch den Vergleich (convenio) zugesichert ist, Anspruch; vorbehalten ist indessen der Anspruch auf die Zinsengewähr der Königlich Portugiesischen Gesellschaft. Der bezügliche, neuerdings zwischen den beiden Gesellschaften geschlossene Vertrag bestimmt folgendes: Alle früheren Verträge werden aufgehoben, so dass die Westbahn von jeder Verpflichtung gegenüber der Portugiesischen Gesellschaft bezüglich der Linie Astorga-Plasencia entbunden ist. Alle Guthaben und Schuldforderungen zwischen beiden Gesellschaften gelten als beglichen und die Portugiesische Gesellschaft ist von jeder Haftpflicht für die nicht eingelösten Zinsscheine und Schuldverschreibungen der Westbahn befreit. Vom 1. Januar 1893 ab gewährleistet indessen die Portugiesische Gesellschaft je 20 Pes. Zins an die 17 027 Westbahn-Schuldverschreibungen der Gemeinden, je 20 Pes. Zins und ausserdem den Tilgungsbetrag für die neu auszugebenden 37 500 Schuldverschreibungen, je 10 Pes. Zins für die übrigen 76 751 Westbahn-Schuldverschreibungen von 1888; die Portugiesische Gesellschaft gewährleistet ferner je 20 Pes. Zins für die 5 057 Caceres-Schuldverschreibungen der Gemeinden, je 10 Pes. oder Francs an die übrigen 139 202 Caceres-Schuldverschreibungen und je 4 Frcs. an die 50 000 Caceres-Antheilscheine. Für beide Verpflichtungen gemeinsam bestimmt die Portugiesische Gesellschaft die Zinsen und nöthigenfalls das Kapital von 50000 Stück der 560 000 neuen Schuldverschreibungen von 500 Frcs., die sie mit erster Hypothek auf ihre Linien ausgeben wird. Die Gewähr der Portugiesischen Gesellschaft hört auf, sobald der Zins- bezw. Verkaufsertrag dieser 50 000 Schuldverschreibungen erschöpft ist oder wenn die Westbahn während drei aufeinander folgender Jahre aus eigenen Mitteln die gewährleisteten Lasten decken kann. Die Gewähr gilt auch für die Bauzeit der Bahn Astorga-Plasencia; die Zahlung der gewährleisteten Zinsen erfolgt, sobald die gesetzlichen Mehrheiten der drei Gläubigergruppen dem Vergleich zugestimmt haben. An die Antheilscheine der Westbahn wird kein Gewinn vertheilt, bis nicht die gewöhnliche Tilgung der Schuldverschreibungen zweiter Hypothek aufgenommen ist.

Um die Annahme des Vergleichs zu erleichtern, überlässt die Grosse Spanische Centralbahn an die Inhaber der 76 751 Westbahn-Schuldverschreibungen zweiter Hypothek 17 500 Westbahn-Antheilscheine, welche unter die zustimmenden Schuldscheininhaber nach Verhältniss vertheilt werden; die Ueberweisung wird erst endgültig, wenn der Vertrag genehmigt ist. Die Inhaber der Schuldverschreibungen zweiter Hypothek sind zur Beaufsichtigung der Gesellschaftsverwaltung berechtigt und bilden zu diesem Zweck in Paris und Lyon je eine Genossenschaftsgruppe, von denen jede ihre eigenen Satzungen hat und einen Vertreter an die Gesellschaft abordnen kann; sollten sich beide Gruppen verschmelzen, so hat die Gesellschaft gleichwohl 2 Vertreter zuzulassen, die allen Sitzungen beiwohnen und von allen für die Aufsicht erforderlichen Urkunden Kenntniss nehmen können. Sollte der Vertrag mit der Portugiesischen Gesellschaft von dieser nicht ausgeführt werden, so ist der Verwaltungsrath der Westbahn bevollmächtigt, alle gesetzlichen Zwangsmittel anzuwenden. Wenn der Vertrag mit der Banque Internationale de Paris nicht zum Ziel führen sollte, so wird der Vergleich doch aufrecht erhalten und der Verwaltungsrath wird mit einer anderen Bankanstalt über die Umbildung der Gesellschaft verhandeln.

Durch Verordnung vom 22. April d. J. ist eine dreimonatige Frist festgesetzt worden, in der sich die Gläubiger über Zustimmung oder Ablehnung des Vergleichs zu erklären haben.

Bücherschau.

Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. I. Theil: Eisenbahn-Stationsverzeichniss der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen sowie der übrigen im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europas (mit Ausnahme der Eisenbahnen Grossbritanniens) unter Angabe der Adressen der Eisenbahn- und Stationsverwaltungen sowie der leitenden Bahnbeamten, der Entfernungen der Stationen unter einander, der Abfertigungs- und sonstigen Befugnisse derselben im Eisenbahn-Gütertransporte sowie ihrer geographischen und politischen Lage. 24. Auflage. Juli 1893. Verlag von Barthol & Co. (W. Lobeck). Preis 7,50 ℳ.

Soeben ist die 24. Auflage des genannten Werkes, welches für 1893 wieder vollständig umgearbeitet worden ist, erschienen. Dieselbe gibt den Stand des Europäischen Eisenbahnnetzes vom 1. Juli d. J. an.

Aus dem ergänzten Adressenverzeichnisse der Bahnverwaltungen sowie aus den Angaben über die seit dem Erscheinen der letzten Auflage in Europa eröffneten Bahnlinien, deren Stationsverhältnisse in dem Werke berücksichtigt wurden, ist zu ersehen, wie bedeutend und umfangreich die Aenderungen in der neuen Auflage gewesen sind.

Da mit Anfang des Jahres 1893 das Berner Internationale Uebereinkommen, betreffend den Eisenbahn-Frachtverkehr ins Leben getreten ist, sind in der Eisenbahnübersicht (S. II bis VIII) die Bahnlinien der vertragschliessenden Staaten (von Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Russland und Schweiz) besonders bezeichnet, auf welche nach der dem Uebereinkommen beigefügten Liste das Internationale Uebereinkommen und die veröffentlichten Nachträge zu demselben Anwendung finden sollen.

Die Anordnung des Stoffes im geographischen Theil ist — unter Einfügung der neuen Bahngebiete — im wesentlichen dieselbe geblieben, wie in der letzten (23.) Auflage.

In dem angehängten genauen alphabetischen Stationsregister findet sich zum Zweck des raschen Gebrauchs angegeben, an welcher Bahn jede Station liegt und inwieweit deren Güterverkehr beschränkt ist usw. Dieser Theil gibt das Mittel an die Hand, nicht nur sofort festzustellen, welchem Bahngebiet die fragliche Station angehört, sondern sich auch durch Nachschlagen der betreffenden Stelle des geographischen Stationsverzeichnisses über die übrigen Verhältnisse jeder Station schnell zu unterrichten.

Als zweite Abtheilung zum vorliegenden Stationsverzeichniss ist gleichzeitig erschienen:

Alphabetisch-geographisches Verzeichniss von Orten, welche mit den dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen Stationen in betreff der Güter-An- und Abfuhr in Beziehung stehen, unter Angabe ihrer politisch-geographischen Lage und industriellen Bedeutung, ihrer Abstossstationen mit deren Bahngebiet und unter Hinzufügung von Quadratziffern zu den Stationsnamen zum Auffinden derselben auf der Karte. Preis mit nicht kolorirter Karte der Abstossstationen 8,50 ℳ.

Dieser zweite Theil des Werks enthält ein umfangreiches Verzeichniss von über 25 000 Orten, welche, abseits von den Stationen liegend, diesen ihre Güter zuführen, bezw. solche von denselben empfangen. In diesem Ortsverzeichniss sind, mit Anhalt an die von den betreffenden Bahnverwaltungen mitgetheilten umfangreichen Notizen, die für den Eisenbahn-Güterverkehr Deutschlands und Oesterreich-Ungarns wichtigen Orte alphabetisch zusammengestellt, unter Angabe ihrer politischen und geographischen Lage (Richtung und Entfernung des betreffenden Ortes von der Eisenbahnstation), so dass durch das Nachschlagen dieses Ortsverzeichnisses möglichst jeder Zweifel darüber beseitigt wird, nach welcher Station die für einen solchen abseits von der Bahn gelegenen Ort bestimmten Güter zu versenden sind.

Zur Lösung der an jeden Güterversender und Güterexpedienten täglich herantretenden praktischen Aufgaben, namentlich zur Entscheidung der Frage, ob der im Frachtbrief stehende Adressort eine Eisenbahnstation ist oder nicht, und weiter im ersteren Fall, in welchem Bahngebiet die Station liegt, in letzterem Falle, nach welcher dem Adressort zunächst liegenden Station das Gut am vortheilhaftesten zu dirigiren ist, enthält somit das Werk ein möglichst vollständiges, systematisch geordnetes Material.

Personalnachrichten.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Eine Bauinspektor-Stelle bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde dem Abtheilungsingenieur Ott bei dem Betriebsbauamt Heilbronn, eine Maschineningenieur-Stelle bei dem maschinentechnischen Büreau der Generaldirektion dem Königlichen Regierungsbaumeister Stocker übertragen.

Zu Abtheilungsingenieuren wurden befördert die Königlichen Regierungsbaumeister Hoffacker, Vischer, Kleemann, Jori, Mützel, Schiller, Nörr, Schäuffele, Reichert, Schlierholz.

Der Kanzleirath Klenk bei der Generaldirektion wurde auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt. Kanzleirath Ditzinger bei der Generaldirektion ist gestorben.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Dem Direktor der Aussig-Teplitzer Bahn, Leonhard Schweigert, wurde in Allerhöchster Anerkennung seiner ausgezeichneten Dienstleistung der Titel eines K. K. Regierungsrathes verliehen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Galizisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Auf Seite 8 des am 1. August 1893 zur Einführung gelangenden I. Nachtrages zum Galizisch-Süddeutschen Getreide- etc. Ausnahmetarif, Theil III, Heft Nr. 2 vom 1. September 1890 ist unter

„1. Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn“

der Theilfrachtsatz für Krakau von 0,30 auf 0,28 ℳ zu berichtigen.

München, im Juli 1893. (1576)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

2. Verkehrswiederaufnahme

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Der wegen Dammrutschung infolge Hochwassers vom 6/6. l. J. eingestellt gewesene Verkehr in der Strecke Stanislau-Husiatyn wurde am 6/7. l. J. wieder aufgenommen.

Wien, am 19. Juli 1893. (1577)

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Der wegen Dammbeschädigung durch Hochwasser vom 6. Juni l. J. eingestellt gewesene Verkehr in der Strecke Berhometh-Mezebrody wurde am 15. Juli l. J. wieder aufgenommen.

Wien, am 22. Juli 1893. (1578)

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion Berlin wird am 1. August d. J. die bisher nur dem Personen- und Wagenladungs- sowie Stückgutverkehr dienende Haltestelle Hähnichen auch für den Viehverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 26. Juli 1893. (1579)

Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Am 1. August 1893 wird der auf der Strecke Königsberg-Tilsit gelegene Personen-Haltepunkt Alt-Sternberg im diesseitigen Binnenverkehr für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Bromberg, den 22. Juli 1893. (1580)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Für Düngemittel, künstliche, und Knochenmehl-Transporte von Breslau O. S. Bhf. und Breslau Freib. Bhf. nach Homonna und Eperjes, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, treten mit Gültigkeit ab 1. August 1893 bis auf Widerruf bezw. bis zur Aufnahme in den Verbandstarif folgende Frachtsätze in Kraft:

Breslau O.S. Bhf. } -Homonna 1,39 ℳ
„ Freib. „ } -Eperjes . 1,40 „
pro 100 kg.

Breslau, den 27. Juli 1893. (1581)

Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Die Station Golzwarden der Oldenburgischen Staatsbahn wird am 1. n. Mts. mit den für Station Nordenham bestehenden Sätzen in den vom 1. Juli 1890 ab gültigen Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. zum Ortsverbrauch in Sendungen von mindestens 45 000 kg von Rheinisch-Westfälischen Stationen einbezogen.

Oldenburg, den 24. Juli 1893. (1582B)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände. Am 1. August d. J. tritt ein Nachtrag I zum Verbands-Gütertarif, Theil I, vom 1. Januar 1893 in Kraft. Er enthält eine Ergänzung des Vorworts und Aenderungen der Verbandsbestimmungen, der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.

Abdrücke des Nachtrags können durch die Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 24. Juli 1893. (1583)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil III. Am 1. August d. J. treten folgende neuen bezw. ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 Kaolin etc. in Kraft:

Nach und von	Altwasser	Charlottenbrunn	Sorgau	Waldenburg unt. Bhf.
	Pfennig für 100 kg			
Carlsbad B. E. B. . .	117	116	117	117
Pilsen B. W. B. . .	117	118	118	118

Breslau, den 27. Juli 1893. (1584)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Triest-Fiume-Sächsischer Güterverkehr. Die durch die Bekanntmachungen vom 24. September und 17. Dezember 1892 veröffentlichten Frachtsätze für die Beförderung von Tabaksbeize (Lauge), ungebrauchte, von Fiume nach Dresden-Alt- und Neustadt treten am 15. September d. J. ausser Kraft.

Ungebrauchte Tabaksbeize (Lauge) in Ladungen von 10 000 kg wird künftig allgemein zu den Frachtsätzen der Wagenladungsklasse B abgefertigt.

Dresden, den 24. Juli 1893. (1585)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer, Stettin-Schlesisch / Märkisch-Sächsischer und Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Der am 1. Juli d. J. eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie Futtermittel gilt vom 1. August d. J. an auch im Verkehre zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Mecklenburgischen Südbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Dahme-Uckroer Eisenbahn und der Eisenberg-Crossener Eisenbahn andererseits und zwar unter Einrechnung der für letztere beiden Eisenbahnen in den Tarifen ausgeworfenen Entfernungszuschläge.

Im Verkehre mit der Eisenberg-Crossener Eisenbahn gilt der Ausnahmetarif jedoch nur bis 31. August d. J.

Dresden, den 26. Juli 1893. (1586)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. August d. J. gelangt im obigen Verbande ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, sowie ein die besonderen Bestimmungen enthaltender neuer Gütertarif (Theil II) zur Einführung.

Der Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Niederdeutschen Verbande vom 1. November 1891 nebst Nachträgen und der Gütertarif (Theil II) für diesen Verband vom 1. November 1891 werden hierdurch aufgehoben.

Aenderungen in den bisherigen Frachtsätzen und Tarifbestimmungen treten nicht ein.

Beide neue Tarife sind bei den Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 25. Juli 1893. (1587)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Die diesseitige Station Gnadau wird mit Gültigkeit vom 10. August d. J. an in den Ausnahmetarif für Braunkohlen, Braunkohlen-Kokes und Braunkohlen-Brikets in Ladungen von 10 000 kg für den Verkehr nach denjenigen diesseitigen Stationen und solchen anderer Preussischer Staatseisenbahnen aufgenommen, nach welchen die Tarifentfernungen nicht mehr als 50 km betragen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 25. Juli 1893. (1588)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. August d. J. tritt für die Entfernung Simbach-Zwickau ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 4 (Stammholz) von 1,31 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 26. Juli 1893. (1589)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen, Lokalgüterverkehr. Die am 18. Juli d. J. veröffentlichte Frachtvergünstigung bei der Verladung von Heu und Stroh zu Futterzwecken in 2 offenen Wagen von je nicht mehr als 7,2 m Länge, anstatt in einem Wagen von mehr als

7,2 m Länge und der Frachtberechnung hierfür gilt über den 31. August d. J. hinaus bis auf weiteres.

Dresden, am 26. Juli 1893. (1590)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Vom 1. Oktober 1893 ab werden zur Beförderung nach und von den Stationen des Direktionsbezirks Erfurt

1. Pratau, Kötschau, Luckenau, Lützkendorf, Könitz, Marktgölitz, Reuden, Wutha, Guxhagen und Grossheringen
   Fahrzeuge, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können,
2. Fröttstädt und Friedrichroda
   Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen aus erfolgen kann,
3. Stotternheim, Leubingen, Griefstedt, Oberröblingen a. d. Helme, Dietzhausen, Rohr, Altmorschen, Beiseförth, Dachrieden und Hönebach
   Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen aus erfolgen kann, sowie schwerwiegende Fahrzeuge (Lokomobilen, Künstlerwagen und dergl.)

nicht mehr angenommen.

Soldin, den 21. Juli 1893. (1591)
Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Königl. Bayer. Staatseisenbahnen. Dem seit 26. Juni 1893 auf den Kgl. Preussischen Staatseisenbahnen gültigen Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel ist die unterfertigte Verwaltung sowohl für den eigenen Lokalverkehr, wie auch für ihren direkten Verkehr mit den übrigen an diesem Tarife betheiligten Deutschen Eisenbahnen mit Wirksamkeit vom 1. August l. J. beigetreten.

München, den 25. Juli 1893. (1592)
Generaldirektion. der K. B. Staatseisenbahnen.

Zum Tarife für den inneren Verkehr der K. Bayerischen Staatseisenbahnen „Heft D" für den Verkehr der K. Bayerischen Lokalbahnen vom 1. Januar 1893 gelangt am 1. August 1893 der I. Nachtrag zur Einführung, welcher um den Preis von 20 ₰ für das Stück bei dem Materialdepot der unterfertigten Generaldirektion bezogen werden kann.

München, den 25. Juli 1893. (1593)
Generaldirektion der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen. Der Ausnahmetarif für Streu- u. Futtermittel vom 1. August 1893 — gleichlautend mit jenem der Kgl. Preuss. Staatseisenbahnen vom 26. Juni 1893 — findet im Verkehre von den Bayerisch-Oesterreichischen Grenzstationen nach Stationen der Kgl. Württemb. Staatseisenbahnen vom 20. Juli 1893 ab Anwendung.

München, den 25. Juli 1893. (1594)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag 3 zum Gütertarif Heft A1 vom 1. Oktober 1889 in Wirksamkeit. Derselbe enthält Ausnahmefrachten für die Beförderung von Torfstreu und Torfmull von Helenaveen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.).

Köln, den 26. Juli 1893. (1595)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Mit sofortiger Gültigkeit tritt mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde der auf den Preussischen Staatsbahnen und den meisten Deutschen Staats- und Privatbahnen zur Einführung gekommene Ausnahmetarif für verschiedene Streu- und Futtermittel auch für die diesseitigen Stationen im Binnen- und Wechselverkehr sowie im Mecklenburgischen und Hamburg-Mecklenburgischen Verbandverkehre in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Waren, den 25. Juli 1893. (1596)
Betriebsabtheilung M. S. B.

Steinkohlen- und Kokesverkehr aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier. Zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin nach Stationen der westlichen Linien der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen usw. vom 1. November 1892 ist der Nachtrag I, gültig vom 1. September d. J. ab, herausgegeben. Derselbe enthält u. a. ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Hieflau und Zeltweg der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, die bereits seit 10. Juni d. J. gültigen neuen Frachtsätze nach Station Mariaschein der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, ferner eine Bestimmung, nach welcher für Steinkohlen und Steinkohlen-Brikets die Frachtsätze des Tarifs vom 1. Oktober 1893 ab nur noch unter der Bedingung der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht bezw., soweit ein solches an den Wagen nicht angegeben ist, nach der Tragfähigkeit des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen, Anwendung finden. Druckabzüge des Nachtrages sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 21. Juli 1893. (1597MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. August 1893 kommt zum Tarife für den inneren Verkehr der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen „Heft C" für die Beförderung von Gütern, vom 1. Januar 1893, der I. Nachtrag zur Einführung, welcher um den Preis von 20 ₰ für das Stück bei dem Materialdepot der unterfertigten Generaldirektion bezogen werden kann.

München, am 20. Juli 1893. (1598)
Generaldirektion der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Der auf einer grösseren Anzahl Deutscher Staats- und Privatbahnen eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Futtermittel findet mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. ab auch im Verkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen, sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit der Mecklenburgischen Südbahn Anwendung.

Von dem gleichen Tage ab wird der vorgenannte Ausnahmetarif auf die Artikel

1. „Streutorf",
2. „Holzsägespähne (Holzsägemehl), unverpackt" (bei 1 und 2 unter Abfertigung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle B. a) und
3. „entölte Samen" (unter Abfertigung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle B. b)

ausgedehnt.

Ferner findet von demselben Zeitpunkte ab die für Heu und Stroh bei Aufgabe in Mengen von mindestens 5 000 kg durch Bekanntmachung vom 7. Juli d. J. eingeführte Frachtberechnung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle b des Ausnahmetarifs für Streu- und Futtermittel auch auf Streutorf (getrockneter Stichtorf, Rohmaterial für Torfstreu) Anwendung.

Die auf den Preussischen Staatsbahnstrecken für die nach sämmtlichen Kreisen der Rheinprovinz, der Provinz Hessen-Nassau, der Regierungsbezirke Arnsberg und Münster, den Kreisen Büren, Halle i/W., Herford, Höxter, Lübbecke, Minden, Paderborn, Warburg und Wiedenbrück des Regierungsbezirks Minden, sowie nach sämmtlichen Kreisen der Regerungsbezirke Erfurt und Merseburg bestimmten Sendungen von Streu- und Futtermitteln gewährten weiteren ausserordentlichen Frachtermässigungen, wonach 25 % der eingeführten Ausnahme - Frachtsätze bezw. 25 % der auf die Preussischen Staatsbahnen entfallenden Frachtantheile den Empfängern im Reklamationswege zurückerstattet werden, wenn durch eine Bescheinigung des Vorstandes des landwirthschaftlichen Vereins oder des Landraths des Kreises nachgewiesen wird, dass das bezogene Streu- oder Futtermittel in dem landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers Verwendung findet oder von einem landwirthschaftlichen Verein oder einem Gemeindeverbande bezogen und unter seine Mitglieder behufs Verwendung in deren eigener Wirthschaft zur Vertheilung gelangt, werden gleichfalls mit Gültigkeit vom 25. d. Mts., auch auf den Strecken der Lübeck-Büchener, Eutin - Lübecker, Prignitzer, Wittenberge-Perleberger, Paulinenaue-Neuruppiner, Saal- und Georgsmarienhütten-Eisenbahn im Verkehr von Stationen dieser Bahnen sowie von Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn nach den vorbezeichneten Nothstandsgebieten bewilligt.

Die gleiche Frachtermässigung tritt auch im Verkehr von Stationen der Preussischen Staatsbahnen nach den im Kreise Siegen des Regierungsbezirks Arnsberg gelegenen Stationen der Eisern-Siegener Eisenbahn ein.

Die auf den Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen sowie auf einzelnen Privatbahnen eingeführte Bestimmung, betreffend die Beförderung von Heu und Stroh in 2 offenen Wagen von je nicht mehr als 7,2 m Länge an Stelle eines offenen Wagens von mehr als 7,2 m Länge sowie die Frachtberechnung hierfür findet auch im Verkehr der Preussischen Staatsbahnen mit den Pfälzischen Eisenbahnen, der Eutin-Lübecker, Mecklenburgischen Friedrich Franz- und Mecklenburgischen Südbahn Anwendung.

Berlin, den 25. Juli 1893. (1599)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen. Am 1. August d. J. tritt der XV. Nachtrag zum Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen Berndorf (Waldeck), Corbach, Freienohl, Gummersbach, Kotthausen und Twiste des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld sowie Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife.

Die Entfernungen für die Stationen Berndorf (Waldeck), Corbach und Twiste kommen erst mit dem Tage der Eröffnung derselben zur Anwendung.

Elberfeld, den 22. Juli 1893. (1600)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. treten Ausnahmetarife für die Beförderung von Torfstreu und Torfmull bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge von Almelo (Station der Holländischen Bahn und der Niederländischen Staatsbahn), Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen (Stationen der Niederländischen Staatsbahn) nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Hannover und nach Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 27. Juli 1893. (1601)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westösterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Die laut unserer Bekanntmachung vom 14. v. Mts. im oben bezeichneten Verkehr am 31. d. Mts. ausser Kraft tretenden Frachtsätze des Tarifhefts 2 für Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft bleiben über den genannten Zeitpunkt hinaus bis auf weiteres bestehen.

Köln, den 26. Juli 1893. (1602)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Verkehr Ungarn - Russland. Einführung eines Tarifnachtrages II. Mit 1. September 1893 tritt zum Tarife vom 1. September 1892 für den Verkehr Ungarn-Russland der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:
1. Aenderungen der Bestimmungen,
2. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen,
3. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, 22. Juli 1893. (1603)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag I zu Theil I des Tarifes für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Lokalverkehre in Kraft.

Der Nachtrag enthält u. a. gewisse — vom Königl. Finanzministerium und dem Reichs - Eisenbahnamte genehmigte — abweichende Bestimmungen von der Verkehrsordnung, die durch die Eigenart der Betriebsverhältnisse der Nebeneisenbahnen (Bahnen untergeordneter Bedeutung) bedingt werden.

Der Nachtrag liegt auf allen Stationen zur Einsicht aus und kann durch unsere Fahrkarten-Ausgabestellen zum Preise 5 ₰ käuflich bezogen werden.

Dresden, am 23. Juli 1893. (1604)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen
Hoffmann.

---

5. Verdingungen.

Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im „Deutschen Reichsanzeiger" vom 30. Juli 1885 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die „Kölnische Zeitung" vom 7. April 1891 Nr 285 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen" soll die Anfertigung und Lieferung von:

a) 816 Kohlenwagen mit eisernen Kasten,
b) 300 Kokswagen,
c) 100 Kalkdeckelwagen,
d) 250 zweiachsigen Plattformwagen je zu 15 t Ladegewicht,
e) 120 vierachsigen Plattformwagen zu 30 t Ladegewicht, einschliesslich Tragefedern,
f) 100 Langholzwagen zu 10 t Ladegewicht,
g) 3 685 Rädersätzen für Wagen,
h) 8 550 Spiralfedern und
i) 6 264 Tragefedern mit Bunden für Wagen

vergeben werden.

Bedingungen etc. zu a bis g können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von je 1,50 ℳ, zu h und i für je 1,00 ℳ von dem Büreauvorsteher Eisenbahnsekretär Bette, Domhof 28 hierselbst, bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Wagen" bezw. „Rädersätze" oder „Federn" versehen portofrei bis zum 7. August 1893 Abends an die unterzeichnete Direktion, Domhof 28, einzureichen. Die Eröffnung der Angebote auf Wagen findet am 8. August, Vormittags 9 Uhr, und diejenige auf Rädersätze und Federn an demselben Tage Nachmittags 3 Uhr statt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 26. Juli 1893. (1605)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Verding von Eisenbahnwagen. Die Anfertigung und Lieferung von 300 bedeckten Güterwagen, 612 Radsätzen, 1200 Tragfedern und 1500 Spiralfedern soll verdungen werden. Angebote sind bis zum Eröffnungstermine: Donnerstag, den 17. August 1893, Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr, an uns postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen sowie die zum Angebote zu benutzenden Vordrucke können gegen Einsendung von je 1 ℳ für die Wagen, die Radsätze und die Federn vom Kanzleirath Peltz hier bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Elberfeld, den 26. Juli 1893. (1606)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die Lieferung von:

a) 20 Stück Personenwagen I/II. Klasse,
b) 31 „ „ III. „
c) 2 „ Personenzug-Gepäckwagen,
d) 24 „ Güterzug- „
e) 54 „ bedeckte Güterwagen zu 15 t,
f) 25 „ offene „ „ 15 „

soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden und ist hierzu Termin auf Montag, den 14. August d. J., Vormittags 11 Uhr, bei unserem maschinentechnischen Büreau hierselbst, Alter Weinmarkt 29, anberaumt, an welche Dienststelle bis dahin auch die Angebote mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Wagen"

einzureichen sind. Die Bedingungen nebst Beschreibung und Zeichnungen der Wagen sind ebendaselbst einzusehen sowie gegen Zahlung folgender Herstellungskosten einschliesslich der „Allgemeinen" und „Bewerbungsbedingungen" erhältlich:

zu a 3,00 ℳ, zu b 2,50 ℳ, zu c 2,30 ℳ, zu d 2,50 „, zu e 2,60 ℳ, zu f 2,30 ℳ.

Zu den Wagen unter a, b und c gehört ausserdem noch 1 Heft „Besondere Bedingungen", welches für 0,50 ℳ abgegeben wird.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

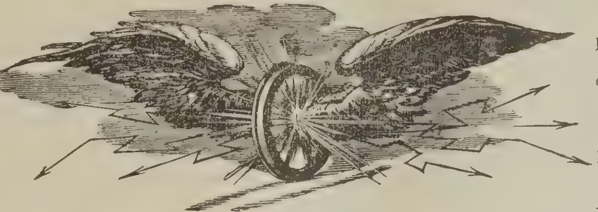
Strassburg, den 21. Juli 1893. (1607)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 59. **Zeitung des Vereins** 1893

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 2. August 1893.

Inhalt:

Die Gemeinde-Lokalbahn Röthenbach bei Lindau-Weiler.

Die auf Ansuchen und auf Rechnung der Marktgemeinde Weiler im Algäu von der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung auf Grund eines Bauvertrages ausgeführte und am 22. Juli d. J. eröffnete Lokalbahn von Röthenbach nach Weiler verlässt die Station Röthenbach bei Lindau der Hauptbahnlinie München-Lindau am südöstlichen Ende mit 20 ‰ Gefälle und lehnt sich zunächst bis zur Grenze der Gemeinden Röthenbach und Ellhofen auf der Westseite des sogen. Rentershofener Eisenbahndammes an die Hauptbahn an, unterfährt hierbei den von der Station Röthenbach nach Rentershofen führenden Ortsverbindungsweg mittelst neuerbauter Wegbrücke und überschreitet sodann die neue Distriktsstrasse nach Simmerberg in Schienenhöhe. Von genannter Gemeindegrenze ab wendet sich die Bahn immer mit gleichem Gefälle in scharfem Bogen gegen Südwesten und zieht hier am linksseitigen, grösstentheils bewaldeten Gehänge des Angerbaches abwärts bis fast zum Zusammenflusse dieses Baches mit dem Mühlbache, woselbst die Bahn den horizontal liegenden einzigen Personen-Halteplatz Auers erreicht. Unmittelbar hinter diesem Halteplatz überschreitet die Bahn in Schienenhöhe die Staatsstrasse von Riedhirsch nach Weiler und gleich nachher mit 17 ‰ fallend den Rothachbach. Noch eine kurze Strecke die südwestliche Richtung mit 5 ‰ Gefälle beibehaltend, wendet sich die Bahn mit 20 ‰ fallend in grösserem Bogen südlich bis zum zweiten Rothach-Uebergang nächst den Gemeindegrenzen Lindenberg-Weiler und berührt auf ganz kurze Strecke in einem weiteren Gefälle von 10 ‰ die Gemeindeflur Simmerberg. Die Bahn tritt nunmehr in südwestlicher Richtung zunächst horizontal, dann mit 15 ‰ fallend wieder in die Gemeindeflur Weiler über, um nach einer kurzen Horizontalen sodann mit 13 ‰ ansteigend in der in unmittelbarer Nähe des Marktes mit 2,5 ‰ Steigung angelegten Endstation Weiler ihren Abschluss zu finden.

Die Entfernung der Mitte des Hauptgebäudes in Röthenbach bis zu jenem der Endstation Weiler beträgt 5,7 km, während der Halteplatz Auers vom Hauptgebäude-Mittel der Hauptbahnstation 3,12 km entfernt ist.

Die Station Röthenbach liegt um 75,32 m höher als die Bahnplanie vor dem Stationsgebäude in Weiler und letzteres um 2,72 m höher als der tiefste Punkt der Bahn.

Von der gesammten Bahnlänge liegen 4 441,2 m im Gefälle, 843,5 m in der Horizontalen und 416,8 m in der Steigung,

während die Länge der Geraden 3 542,6 m, jene der Bogenstrecken 2 158,9 m und der kleinste Bogenhalbmesser 180 m beträgt.

Bezüglich der Bauarbeiten ist zu erwähnen:

Die Erdarbeiten waren verhältnissmässig nicht unbedeutend, da in der nur 5,7 km langen Bahnstrecke rund 54 000 cbm oder auf 1 m Bahn 9,5 cbm Erdmasse zu bewegen waren. Dagegen kamen an Kunstbauten ausser einer grösseren Anzahl von Cementrohr-Durchlässen noch 4 kleinere Bahndurchlässe von 0,8 bis 1,5 m Weite und ein gewölbter Bahndurchlass von 3,8 m Weite, ausserdem noch 2 Bahnbrücken über den Rothach mit je 2 Oeffnungen zu 8,0 m Weite und die schon oben erwähnte Wegbrücke mit 3 Oeffnungen von zusammen 15,7 m bis 5,0 m Fahrbahnbreite zur Ausführung. Die drei letzteren Objekte sind mit Walzeisenträgern überbrückt. Aus Kiesgruben zunächst der Station Röthenbach waren rund 5 600 cbm Unterbaumaterial mit Materialzügen zu befördern. Die Schienenlage der Lokalbahngeleise in der Anschlussstation Röthenbach ist aus Hauptbahnschienen auf Holzquerschwellen, jene der freien Strecke einschl. der Stationsgeleise in Weiler mit Lokalbahn-Oberbau aus Stahlschienen auf eisernen Langschwellen hergestellt. Zu den Geleissträngen der Weichen wurde das bei den staatlichen Lokalbahnen in Bayern übliche Schienenprofil auf eisernen Querschwellen verwendet. In der Station Weiler wurde ein Betriebsgebäude hergestellt, das im Erdgeschosse einen Warteraum, ein Büreau für den Bahn- und Postdienst und einen Raum für Diener und Gepäck, sodann über einer Stiege die Dienstwohnung für den Betriebsverwalter und endlich im Dachgeschoss 2 Zimmer für unverheirathete Bedienstete enthält. Der zweithorige Güterschuppen ist an das Betriebsgebäude angebaut. Ein Nebengebäude enthält Waschküche, die Holzlager und Stationsaborte. In der zweiständigen Lokomotivremise ist eine kleine Werkstätte und ein Magazin untergebracht, dann ein Schlafraum für einen Lokomotivheizer vorhanden. Das Lokomotiv-Speisewasser, sowie das Wasser für den Stationsbrunnen wird aus der Ortswasserleitung bezogen. Die Hochbauten passen sich in gefälliger Weise der ortsüblichen Bauart an. Eine Geleiswaage und eine Laderampe vervollständigen die äusseren Stationseinrichtungen. Die Stationen Röthenbach und Weiler verständigen sich durch eine Telephonverbindung.

Die Bauarbeiten wurden im Sommer 1892 begonnen und so gefördert, dass die Kunstbauten im Mauerwerk grösstentheils noch vor Eintritt des Frostes zur Ausführung kamen. Die Erdarbeiten konnten im Frühjahr des laufenden Jahres vollendet werden, worauf im Mai mit der Schienenlage und dem Unterbautransport mittelst Materialzugs begonnen wurde. Mitte Juli waren diese Arbeiten soweit beendet, dass die Bahn als betriebsfähig erklärt und am 22. Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben werden konnte.

Die Gesammtbaukosten (einschl. der Grunderwerbung und Vermarkung, dann der Beschaffung des Fahrmaterials) beziffern rund 298 000 *M.* oder für das Kilometer 52 280 *M.*

Die Marktgemeinde Weiler, der die Konzession zum Bau und Betrieb einer vollspurigen Lokalbahn von Röthenbach nach Weiler am 21. Mai 1891 auf Grund der Königlichen Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betreffend, ertheilt wurde, betreibt ihre Bahn auf eigene Rechnung. Im Anschlusse an Züge der Hauptbahnlinie Lindau-München verkehren täglich 4 Züge in beiden Richtungen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km in der Stunde. An Fahrmaterial ist eine zweiachsige Tenderlokomotive, ein Personenwagen II. und III. Klasse mit zusammen 29 Sitz- und 10 Stehplätzen und ein Stückgutwagen mit Postraum vorhanden. Sämmtliche Fahrzeuge sind mit der Luftsaugebremse nach Bauart Hardy ausgerüstet. Bestimmungen für den Uebergang von Hauptbahn-Güterwagen, für leihweise Abgabe von Fahrbetriebsmitteln und für die Ausbesserung schadhaft gewordener bahneigener Fahrzeuge sind durch einen zwischen der Königlichen Staatsbahnverwaltung und der Marktgemeinde Weiler vereinbarten Betriebsvertrag getroffen. Das Dienstpersonal besteht aus einem Betriebsverwalter (zugleich Postexpeditor auf Dienstvertrag), einem Lokomotivführer, einem Heizer, einem Kondukteur, 2 Bediensteten zur Verwendnng im Stationsdienst, im Güterschuppen, sowie zu Ablösungen des Kondukteurs und Heizers und einem Bahnaufseher für den Streckendienst und die Bahnunterhaltungsarbeiten. Die Güterabfertigung wird durch die im Postdienst zu Weiler beschäftigten Gehilfinnen mitbesorgt. Die Lokalbahn besitzt ihre eigenen Tarife und steht in keinem direkten Verkehr mit Nachbarbahnen; es findet demnach Umexpedition der mit direkten Frachtbriefen von und nach Weiler aufgegebenen Sendungen in der Anschlussstation Röthenbach statt. Die Fahrkartenausgabe und Gepäckbehandlung obliegt dem Kondukteur am oder im Zuge.

Privatbahnlinien für den allgemeinen Verkehr wurden in Bayern seither nur von Aktiengesellschaften gebaut und betrieben; die besprochene Lokalbahn stellt sich demnach als das erste gemeindliche Bahnunternehmen dar.

Aus dem Deutschen Reich.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Der Bundesrath ertheilte in der am 22. Juli d. J. abgehaltenen Plenarsitzung dem Antrage des Reichskanzlers wegen Ergänzung und Abänderung der Bestimmungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in Bezug auf die Beförderung von Abfallschwefelsäure, verdichteten Gasen und Chlormethyl die Zustimmung.

Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im Monat Juni d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.- u. St.-A.“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Juni d. J. ergibt für die 70 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betrieb waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 602,39 km, folgendes: Im Monat Juni d. J. betrug die Einnahme a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 30 094 644 *M.* oder 4 940 146 *M.* weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 816 *M.* oder 15 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 65 032 297 *M.* oder 3 528 076 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 734 *M.* oder 4,52 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Juni d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 75 884 633 *M.* oder 2 257 086 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2 539 *M.* oder 1,76 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 168 234 648 *M.* oder 7 232 624 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5 531 *M.* oder 3,11 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 29 588 105 *M.* oder 817 604 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 4 228 *M.* oder 1,42 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 57 631 734 *M.* oder 2 725 113 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8 144 *M.* oder 3,44 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurde am 19. Juni die Spreethal-Zweigbahn 1,26 km (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen).

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Am 2. d. Mts. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Cassel unterstellte Bahnstrecke Arolsen-Corbach mit den Stationen Twiste, Berndorf (Waldeck) und Corbach für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. (Siehe die Bekanntmachung auf S. 571 d. Ztg.)

Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein). Die 13,7 km lange Reststrecke der Breg-

thalbahn Hammereisenbach-Furtwangen (mit den Stationen Hammereisenbach, Vöhrenbach, Schönenbach und Furtwangen) ist am 1. d. Mts. für den Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Betriebsleitung erfolgt durch die Betriebsverwaltung in Darmstadt.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Am 1. d. Mts. ist der zwischen Tönning und Katharinenheerd belegene Haltepunkt Kating für den Personenverkehr eröffnet worden. Reisegepäck wird sowohl für den Verkehr von wie auch nach Kating bis auf weiteres nicht abgefertigt.

Direktionsbezirk Berlin. Die an der Bahnstrecke Berlin-Görlitz zwischen den Stationen Rietschen und Uhsmannsdorf belegene, bisher nur dem Personen- und Wagenladungs- sowie Stückgutverkehr dienende Haltestelle Hähnichen ist am 1. d. Mts. auch für den Viehverkehr eröffnet worden. Von der Abfertigung bleiben somit nur noch Leichen und Fahrzeuge ausgeschlossen.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Königsberg-Tilsit gelegene Personen-Haltepunkt Alt-Sternberg im Binnenverkehr des eigenen Bezirks für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Koberwitz nach Heidersdorf beauftragt worden.

Crefelder Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, für das Jahr 1892/93 die Vertheilung einer Dividende von 1,25 % gegen 4 % im Vorjahre in Vorschlag zu bringen.

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.

Im Jahre 1892/93 betrugen die Einnahmen 642 832 *M.* (1891/92 644 061 *M.*) und die Ausgaben 444 981 (349 317) *M.*

Der Generalversammlung wird für die Prioritäts-Stammaktien und für die Stammaktien die Vertheilung einer Dividende von 4 % vorgeschlagen gegen 4,5 % im Vorjahre.

Kreis Altenaer Schmalspurbahn.

Der „St.-Anz." publizirt ein Privilegium wegen Ausgabe von 300 000 *M.* 4 % Anleihescheine der Kreis Altenaer Schmalspurbahn-Gesellschaft.

Rückfahrkarten.

Die Einführung der Rückfahrkarten mit zehntägiger Gültigkeit ist nunmehr, nachdem sich die Preussischen Staatseisenbahnen dagegen erklärt hatten, von den Norddeutschen Privatbahnen ebenfalls abgelehnt worden.

Internationaler Fahrplankongress.

Die Türkische Regierung hat den Wunsch ausgesprochen, der Kongress möge auch einmal in Konstantinopel tagen. Nachdem die Vertreter der Europäischen Eisenbahnen schon am Tiber, an der Themse und am Mälarsee zu Berathungen zusammengetreten sind, wird kein Hinderniss bestehen, dies auch einmal am Goldenen Horn zu thun.

Berlin-Velten.

Auf der Eisenbahnstrecke Berlin-Tegel-Heiligensee-Hennigsdorf-Velten hat die Abnahme der Strecke von Schönholz bis Hennigsdorf stattgefunden. Die Strecke bis Velten wird voraussichtlich am 1. September d. J. dem Betrieb übergeben werden können.

Berliner elektrische Hochbahn.

Die Fortführung der geplanten elektrischen Hochbahn vom Nollendorf- bis zum Wittenbergplatz, zu der die Firma Siemens & Halske die Konzession nachgesucht hat, ist vom Charlottenburger Magistrat nicht genehmigt worden. Ausschlaggebend für den Magistratsbeschluss war die Erwägung, dass das Ende der Bahn am Wittenbergplatz weder den Interessen Charlottenburgs noch dem der Unternehmer entspreche. Die Firma beabsichtigt nach Ansicht des Magistrats mit der Theilstrecke möglichst nahe an die Kaiser Wilhelm-Gedächtnisskirche heranzukommen, um dann unter dem Druck der öffentlichen Meinung die Vorbeiführung der Bahn an der Kirche durchzusetzen. Die schleunigste Behebung der Schwierigkeiten, die der Vorbeiführung der Bahn an der Kirche etwa entgegenständen, liege im allgemeinen Interesse. Die Bebauung der Gegend schreite so rasch vorwärts, dass die Ueberschreitung des Kurfürstendamms an geeigneter Stelle mit jedem Tage schwieriger werde.

Ausnahmetarif für Torfstreu und Futtermittel.

Der auf einer grösseren Anzahl Deutscher Staats- und Privatbahnen eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Futtermittel findet nach einer von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin erlassenen Bekannntmachung seit dem 25. v. Mts. auch im Verkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen sowie der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit der Mecklenburgischen Südbahn Anwendung. Von dem gleichen Tage ab ist der vorgenannte Ausnahmetarif auf die Artikel 1. „Streutorf", 2. „Holzsägespähne (Holzsägemehl), unverpackt" (bei 1 und 2 unter Abfertigung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle B a) und 3. „entölte Samen" (unter Abfertigung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle B b) ausgedehnt. Ferner findet von demselben Zeitpunkte ab die für Heu und Stroh bei Aufgabe in Mengen von mindestens 5 000 kg durch Bekanntmachung vom 7. v. Mts. eingeführte Frachtberechnung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle b des Ausnahmetarifs für Streu- und Futtermittel auch auf Streutorf (getrockneter Stichtorf, Rohmaterial für Torfstreu) Anwendung. Die auf den Preussischen Staatsbahnstrecken für die nach sämmtlichen Kreisen der Rheinprovinz, der Provinz Hessen-Nassau, der Regierungsbezirke Arnsberg und Münster, den Kreisen Büren, Halle i/W., Herford, Höxter, Lübbecke, Minden, Paderborn, Warburg und Wiedenbrück des Regierungsbezirks Minden, sowie nach sämmtlichen Kreisen der Regierungsbezirke Erfurt und Merseburg bestimmten Sendungen von Streu- und Futtermitteln gewährten weiteren ausserordentlichen Frachtermässigungen, wonach 25 % der eingeführten Ausnahme-Frachtsätze bezw. 25 % der auf die Preussischen Staatsbahnen entfallenden Frachtantheile den Empfängern im Reklamationswege zurückerstattet werden, wenn durch eine Bescheinigung des Vorstandes des landwirthschaftlichen Vereins oder des Landraths des Kreises nachgewiesen wird, dass das bezogene Streu- oder Futtermittel in dem landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers Verwendung findet oder von einem landwirthschaftlichen Verein oder einem Gemeindeverbande bezogen und unter seine Mitglieder behufs Verwendung in deren eigener Wirthschaft zur Vertheilung gelangt, werden gleichfalls mit Gültigkeit vom 25. v. Mts. auch auf den Strecken der Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Prignitzer, Wittenberge-Perleberger, Paulinenaue-Neuruppiner, Saal- und Georgs-Marienhütte-Eisenbahn im Verkehr von Stationen dieser Bahnen sowie von Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn nach den vorbezeichneten Nothstandsgebieten bewilligt. Die gleiche Frachtermässigung tritt auch im Verkehr von Stationen der Preussischen Staatsbahnen nach den im Kreise Siegen des Regierungsbezirks Arnsberg gelegenen Stationen der Eisern-Siegener Eisenbahn ein. Die auf den Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen sowie auf einzelnen Privatbahnen eingeführte Bestimmung, betreffend die Beförderung von Heu und Stroh in zwei offenen Wagen von je nicht mehr als 7,2 m Länge an Stelle eines offenen Wagens von mehr als 7,2 m Länge sowie die Frachtberechnung hierfür findet auch im Verkehr der Preussischen Staatsbahnen mit den Pfälzischen Eisenbahnen, der Eutin-Lübecker, Mecklenburgischen Friedrich Franz- und Mecklenburgischen Südbahn Anwendung.

Zur Bildung von Baugenossenschaften.

Das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn) zu Berlin hat die Bildung einer Baugenossenschaft der Unterbeamten und Arbeiter seines Bezirkes beschlossen. Von jedem der Genossenschaft als Mitglied beitretenden Stadt- und Ringbahn-Angestellten soll als Eintrittsgeld 1 *M.* und ein wöchentlicher Beitrag von 30 ₰ erhoben werden, bis für jedes Mitglied ein Kapital von 300 *M.* vorhanden ist. Die zu erbauenden Häuser sollen je 4 Wohnungen enthalten; der Preis der letzteren soll sich stellen: für eine Wohnung von 1 Stube (18,04 qm), Kammer und Küche nebst Stall auf 180 *M.*, von 2 Stuben (je 18,05 qm) mit Kammer, Küche und Stall auf 270 *M.* für das Jahr. Für jede Wohnung soll ein kleiner Garten angelegt werden. Die zur Errichtung der Häuser erforderlichen Baugelände sollen bei Rummelsburg und Westend schon gesichert sein. Die benöthigten Kapitalien sollen zu 3,5 % dem Invalidenfonds entlehnt werden.

Zur schnellen und bequemen Erreichung dieser ihrer Heimwesen werden dann für die Bewohner der neuen Kolonien an der Ringbahn besondere Haltestellen angelegt werden.

Errichtung einer Tiefbauschule.

In Rendsburg soll Anfang Oktober d. J. die erste Tiefbauschule in Deutschland eröffnet werden, zu deren Begründung von Hamburg aus die erste Anregung gegeben worden ist. Die Ausführung des Nord-Ostseekanals, des Emskanals, Mittellandkanals und der geplante Ausbau anderer wichtiger Theile des Wasserstrassennetzes, wie beispielsweise der Moselkanalisirung, lassen den Zeitpunkt für die Einrichtung einer solchen Anstalt günstig gewählt erscheinen. Der Tiefbau, wozu innerhalb der berufsgenossenschaftlichen Organisation die Bauarbeiten an

Kanälen, Eisenbahnen, Strassen und Festungen vorzugsweise zu zählen sind, erfordert eine grosse Zahl tüchtiger Hilfskräfte, denen nunmehr in Rendsburg unter Leitung eines früher praktisch thätigen Dirigenten eine speziellere Berufsbildung zu theil werden soll. Nach dem vorliegenden Plane werden Techniker mittleren Ranges für den Staats-, Gemeinde- und Privatdienst theoretisch und praktisch herangebildet. Die Nähe des Nord-Ostseekanals begünstigt jedenfalls die Absicht, die Schüler durch den Besuch geeigneter Baustellen in der praktischen Anschauung des Vorgetragenen zu fördern. Der Lehrplan der Schule ist dreijährig.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Am 1. Oktober 1892 wurde von der Holländischen Eisenbahngesellschaft der Betrieb der 55,47 km langen Eisenbahn von Almelo nach Salzbergen (bis dahin im Betriebe der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft) und der Mitbetrieb der Staatsbahn Rotterdam (Maas) -Utrecht (55,75 km) sowie der Strecke Utrecht-Amersfoort der Niederländischen Centralbahn übernommen, wodurch das von der Gesellschaft betriebene Eisenbahnnetz auf 1 189,61 km (Ende 1891: 1 056,80 km) anwuchs. Von demselben entfallen: a) auf eigene Linien der Gesellschaft 230,8 km, b) auf gepachtete Staatsbahnen 320,9 km, c) auf mitbetriebene Staatsbahnen 205,55 km, d) auf gepachtete Privatbahnen 410,77 km, e) auf mitbetriebene Privatbahnen 21,583 km. Ausserdem führte die Gesellschaft noch den Betrieb der Dampfstrassenbahnen von Beverwyk nach Wyk aan Zee (4 km), von Bussum nach Huizen (6 km), von Lichtenvoorde nach Groenlo (4 km), von Leiden nach Katwyk (8,6 km), von Noordwyk nach Rynsborg (17 km) und vom Haag nach Scheveningen (9,5 km).

Auf sämmtlichen Haupt- und Lokalbahnen wurden in 1892 befördert 10 480 673 (9 996 470*) Personen, davon 9 884 222 Personen = 94,3 % im Lokalverkehr und 596 451 Personen = 5,7 % im direkten und Durchgangsverkehr; ferner 8 948 (9 410) t Gepäck, 21 708 (29 934) t Expressgüter, 43 746 (29 072) t Eilgüter, 1 932 571 (1 903 699) t Frachtgüter, 13 843 (12 459) Wagenladungen und 32 006 (57 908) Stück Vieh.

Die Gesammteinnahmen betrugen 11 209 311 (10 897 412) fl. und zwar entstammen davon 6 227 064 (6 012 318) fl. dem Personenverkehr, 111 854 (115 157) fl. dem Gepäckverkehr, 4 228 369 (4 204 591) fl. dem Güterverkehr, 191 816 (210 140) fl. dem Viehverkehr und 450 208 (355 241) fl. verschiedenen anderen Quellen.

Die Betriebskosten bezifferten sich auf 7 594 976 (7 250 408) Gulden, von denen auf den allgemeinen Dienst 704 666 (652 965) Gulden, den Bahndienst 1 502 788 (1 317 578) fl., die Maschinen- und Wagenverwaltung 2 838 591 (2 680 026) fl., den Fahrdienst und die Transportverwaltung 2 338 803 (2 071 883) fl. und den gemeinschaftlichen Stationsdienst usw. 210 127 (148 714) fl. entfielen. Es verblieb daher ein Ueberschuss von 3 614 335 (3 647 039) fl., aus dem noch für Verzinsung der Anleihen 1 380 792 (1 325 430) fl., für Wagenmiethe und Wagenreparaturen 251 115 (376 282) fl., für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken 1 314 779 (1 194 216) fl., an Zuschuss zu den Erneuerungsrechnungen der Königlich Niederländischen Lokalbahnen und der Haarlem-Zandvoort Eisenbahn 43 968 (43 968) fl., für Abschreibungen 318 359 (330 559) fl., für Patentsteuer 8 640 (11 520) fl. und 44 890 fl. für sonstige Ausgaben bestritten wurden. Der Reingewinn für das Jahr 1892 bezifferte sich einschl. 3 504 fl. Ueberschuss aus dem vorigen Jahre auf 337 768 fl. Hiervon wurde an die Aktionäre eine Dividende von $1^1/_2$ % = 15 fl. für die Aktie entrichtet.

Auf den Lokalbahnen wurden in 1892 befördert: 790 626 (708 647) Personen, 441 (415) t Gepäck, 1 415 (1 424) t Expressgüter, 2 316 (1 477) t Eilgüter, 329 164 (246 271) t Frachtgüter, 877 (823) Wagenladungen und 5 892 (11 108) Stück Vieh. Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 215 814 (217 860) fl., Gepäckverkehr 3 212 (2 960) fl., Güterverkehr 259 539 (263 258) fl. und Viehverkehr 9 497 (11 663) fl.

Auf den von der Holländischen Eisenbahngesellschaft betriebenen Dampfstrassenbahnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

a) Beverwyk-Wyk aan Zee. In Betrieb bis 1. April 1892. Befördert: 91 Personen und 435 Wagenladungen Güter. Einnahmen: 727 fl., Betriebskosten: 2 207 fl.

b) Lichtenvoorde-Groenlo. Befördert wurden: 18 190 (18 726) Personen, 631 (939) t Gepäck und 160 (156) Wagenladungen Güter. Einnahmen: 4 172 (4 351) fl., Betriebskosten: 5 976 (4 977) fl.

c) Leiden-Katwyk (Rynlandsche Dampfstrassenbahn). Verkehr: 329 019 (326 683) Personen, 1 772 (1 381) t Stückgüter und 320 (422) Wagenladungen Güter. Einnahmen: 51 009 (55 539) fl., Betriebskosten: 38 371 (40 770) fl.

d) Noordwyksche Dampfstrassenbahn. Verkehr: 78 629 (71 776) Personen, 712 (465) t Stückgüter und 150 (150) Wagenladungen Güter. Einnahmen: 11 471 (10 605) fl., Betriebskosten: 12470 (12 932) fl.

e) Bussum-Huizen. Verkehr: 50 844 (50 241) Personen, 1 658 (2 020) t Stückgüter und 628 (858) Wagenladungen Güter. Einnahmen: 11 537 (12 800) fl., Betriebskosten: 10 043 (13 572) fl.

f) Haag-Scheveningen. Verkehr: 480 082 (434 290) Personen, 112 (101) t Gepäck, 575 (537) t Expressgüter und 70 537 (68 711) t Eil- und Frachtgüter. Einnahmen: 83 452 (90 126) fl., Betriebskosten: 76 069 (83 213) fl.

*) Die in Klammern stehenden Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Jahres 1891.

Die Betriebsordnung der Belgischen Nebenbahnen.

Während Frankreich zuerst von allen Europäischen Staaten durch das Gesetz vom 12. Juli 1865 bezw. das Abänderungsgesetz vom 11. Juni 1880 eine gesetzliche Regelung des Nebenbahnwesens versuchte, so erkennt man doch heute fast einstimmig an, dass diese Schöpfung den Erwartungen nicht entsprochen hat und verbesserungsbedürftig ist. Belgien hat dagegen durch das Gesetz vom 28. Mai 1884 bezw. durch das Abänderungsgesetz vom 24. Juni 1885 eine für die Bedürfnisse des Landes mustergültige gesetzliche Grundlage für die Entwickelung des Nebenbahnwesens geschaffen; nur hat die Erfahrung gelehrt, dass die am 30. April 1886 ergangene Betriebsordnung für derartige Bahnen der Ergänzung bedarf. Diese neue Betriebsordnung ist am 12. Februar d. J. erlassen und gilt, wie die ältere, nur für die von der Regierung konzessionirten oder zu konzessionirenden Nebenbahnen, also nicht für die städtischen Strassenbahnen. Sie beschäftigt sich in drei Titeln mit den Pflichten der Konzessionsinhaber und ihrer Beamten, mit den Pflichten der Reisenden, Verfrachter und des Publikums im allgemeinen und mit allgemeinen Bestimmungen.

Titel I. Pflichten der Konzessionsinhaber und ihrer Beamten.

Art. 1. Unterhaltung. Die Eisenbahnen nebst Zubehör, die Theile des Pflasters oder der Chaussee, deren Unterhaltung dem Konzessionsinhaber der Nebenbahn durch die Konzessionsurkunde auferlegt ist, sowie die Fahrbetriebsmittel der Nebenbahn sind ständig in einem derartigen guten Stande zu erhalten, dass der Verkehr sowohl des gewöhnlichen Fuhrwerks als auch der zum Betrieb der Nebenbahn dienenden Fahrbetriebsmittel stets leicht und sicher erfolgen kann und dass das Regenwasser stets nach den Wasserrinnen und den Seitengräben abfliessen kann. Die fragliche Unterhaltung umfasst die Reinigung der Seitengräben sowie der Wasserrinnen, die längs der überhöhten Einfassung des von den Geleisen in Anspruch genommenen Strassentheils hergestellt sind, aber nicht die gewöhnliche Reinigung dieses Strassentheils.

Art. 2. Zugförderung. Die Zugförderung erfolgt auf der Nebenbahn nur nach den in der Konzessionsurkunde angegebenen Bedingungen. Auf jedem im Gang befindlichen Fahrzeug oder Zug muss ein Führer an solcher Stelle sein, dass er das Geleise übersehen kann und die Vorrichtungen, um nöthigenfalls den Gang des Fahrzeugs oder Zuges zu verlangsamen oder aufzuhalten, in Greifweite hat. Dieser Beamte muss ein Horn, eine Pfeife oder ein anderes derartiges Instrument zu seiner Verfügung haben, um zur Verhütung von Unglücksfällen das Herannahen des Fahrzeugs oder Zuges ankündigen zu können; doch ist der Gebrauch der Dampfpfeife in bebauten Ortschaften verboten. Er hat genau die Signale zu beachten, mittelst deren die Bahnwärter oder Geleisarbeiter zur Verlangsamung oder zum Anhalten auffordern.

Art. 3. Lokomotiven. Die Schnelligkeit und Zusammensetzung der Züge sind so zu regeln, dass deren Anhalten selbst auf den stärksten Gefällstrecken auf einem Raum von höchstens 30 m allein durch die vom Lokomotivführer bedienten Bremsen erreicht werden kann. Die Lokomotiven sind mit Vorrichtungen zu versehen, die jeden Funkenauswurf verhindern. In bebauten Ortschaften und an anderen vom Minister für Ackerbau, Gewerbe und öffentliche Arbeiten festzusetzenden Orten dürfen sie weder Kohlentheile, Asche oder Wasser verstreuen, noch Rauch oder üblen Geruch ablassen. Abgesehen von einer besonderen Erlaubniss des Ministers für Ackerbau, Gewerbe und öffentliche Arbeiten sind die Räder und beweglichen Theile, von denen Vorübergehende erfasst werden können, mit einer Metallhülle zu umschliessen. Keine Lokomotive darf in Dienst gestellt werden, bevor sie nicht alle durch die Dampfmaschinenordnung vorgeschriebenen Versuche und Förmlichkeiten erfüllt hat und bevor nicht die Wirksamkeit der Bremsen durch die Beamten des Aufsichtsdienstes geprüft ist.

Art. 4. Wagen. Jeder Wagen ohne Ausnahme ist mit einer Bremse zu versehen, deren Kraft im Verhältniss zur gestatteten Fahrgeschwindigkeit und zur Neigung der Bahn derartig sein muss, dass er unter allen Umständen ohne Hilfe der Pferde oder der Lokomotive angehalten werden kann. Jeder Wagen hat eine Ordnungsnummer zu erhalten. Jeder Abtheil hat in deutlichen Ziffern die Anzahl der vorgeschriebenen Plätze zu enthalten, ebenso verhält es sich mit den Plattformen, wenn diese von den Fahrgästen betreten werden dürfen.

Art. 5. Bewachung und Signale. Die Konzessionsinhaber haben die erforderlichen Maassnahmen für die Sicherheit des Ganges der Fahrzeuge und Züge auf der Eisenbahn, sowie des Verkehrs der Fuhrwerke, Reiter und Fussgänger auf den Strassen, Wegen und Steigen zu treffen; an besonders gefährlichen Orten hat er Signale, die von Wärtern mit festem Posten bedient werden, aufzustellen. An Orten, wo es die Dichtigkeit des Verkehrs auf Strassen, Wegen oder Steigen ständig oder zufällig erfordert, dürfen die Lokomotiven nur mit der Schnelligkeit eines Menschenschrittes fahren und müssen von einem voraufgehenden Beamten geleitet werden. Signale sind stets an Orten aufzustellen, wo Bauarbeiten auf der Strecke ausgeführt werden; sie sind je nach Lage des Falles auf Halt oder Langsamfahren zu stellen und haben zugleich anzugeben, ob der Verkehr der Fuhrwerke, Reiter oder Fussgänger behindert ist oder ohne Gefahr fortgesetzt werden kann.

Art. 6 Beleuchtung. Die vor Sonnenaufgang oder nach Sonnenuntergang oder aber bei dichtem Nebel fahrenden Wagen sind im Innern durch Laternen zu erleuchten, die so angeordnet sind, dass die Verbrennungsstoffe in die freie Luft entweichen. Während der gleichen Stunden oder unter denselben Umständen haben die einzeln fahrenden Wagen aussen vorn ein rothes und hinten ein grünes Licht zu führen. Um die Bahn zu beleuchten und die Breite des vom Zuge eingenommenen Raumes zu kennzeichnen, hat der Schlusswagen ein grünes Licht und die Lokomotive vorn zwei weisse Lichter, eins auf jeder Seite, zu führen. Alle äusseren Lichter sind mit Scheinwerfern zu versehen.

Art. 7. Feuergefährliche Gegenstände. Es wird ausdrücklich verboten, in den Personen befördernden Wagen oder Zügen irgend einen Gegenstand, der zur Selbstentzündung oder zum Brande Anlass geben kann, mitzuführen.

Art. 8. Betrieb mittelst mechanischer Zugförderung. Die Höchstlänge der Züge ist vom Minister für Ackerbau, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach den Neigungs- und Krümmungsverhältnissen der Bahn, dem Gewicht der Wagen und der Bauart der verwendeten Bremsen festzusetzen; die Lokomotive und die Wagen sind mit einander durch straffe Federkuppelungen zu verbinden. Die Lokomotive ist von einem Lokomotivführer und einem Heizer, die alle erforderlichen Eigenschaften besitzen, zu bedienen. Jeder Zug ist unter den Befehl eines Zugführers zu stellen, und von der für erforderlich erachteten Anzahl Schaffner und Bremser zu begleiten. Der Lokomotivführer hat sich stets vor Abgang des Zuges zu vergewissern, ob sich alle Theile der Lokomotive in gutem Zustande befinden, und besonders, ob die Bremse entsprechend wirksam ist; er hat den Zug erst in Gang zu setzen, nachdem der Zugführer das Abfahrtssignal gegeben hat. Lokomotivführer und Heizer dürfen niemals, selbst beim Aufenthalte nicht, zu gleicher Zeit die Lokomotive verlassen. Abgesehen von besonderer Erlaubniss, darf die Fahrgeschwindigkeit der Züge ausserhalb der bebauten Ortschaften 30 km in der Stunde nicht überschreiten und muss beim Durchfahren von Städten, Dörfern und Weilern auf 10 km in der Stunde verlangsamt werden. Die Bewegung muss gleichfalls verlangsamt oder selbst eingestellt werden, wenn die Bahn versperrt ist oder jedesmal wenn die Ankunft eines Zuges, der Pferde oder andere Thiere erschreckt hat, zu Verwüstungen oder Unglücksfällen Anlass geben könnte. Züge und einzelne Wagen dürfen ausserhalb der Bahnhöfe nur während der für die Bedürfnisse des Dienstes durchaus nothwendigen Zeit anhalten. Auf Gefällstrecken dürfen Wagen nicht frei gelassen werden, ohne dass die erforderlichen Vorsichtsmaassregeln zum Anhalten getroffen sind. Wenn ausnahmsweise ein oder mehrere Wagen augenblicklich auf freier Strecke gelassen werden müssen, so sind sie durch Haltsignale, die auf beiden Seiten der Strecke aufzustellen sind, zu decken und ausserdem durch Beamte zu bewachen, die Vorlegeklötze und Verbindungsketten zu ihrer Verfügung haben, um ein Fortrollen dieser Wagen verhindern und um sie nöthigenfalls auf den stärksten Gefällstrecken anhalten zu können.

Art. 9. Aufrechterhaltung der Ordnung in den Zügen. Es ist verboten, in die Wagen mehr Reisende zu lassen als die Zahl der vorgeschriebenen Plätze beträgt. Personen im Zustande augenscheinlicher Trunkenheit oder Unsauberkeit, Personen mit geladenem Gewehr, mit gefährlichen Gegenständen oder mit Gepäckstücken, die durch ihren Umfang, ihre Natur oder ihren Geruch die Mitreisenden verwunden, beschmutzen oder belästigen könnten, endlich Hunde oder andere Thiere, wofern sie nicht ohne Nachtheil von den zugehörenden Reisenden auf dem Schoosse gehalten werden können, dürfen von den Beamten nicht in die Wagen gelassen werden. Sofern nicht eine besondere schriftliche Erlaubniss des Betriebsdirektors der Nebenbahn vorliegt, ist es dem Lokomotivführer und Heizer verboten, irgend jemanden ausser den Beamten des Aufsichtsdienstes die Lokomotive besteigen zu lassen.

Art. 10. Bekanntmachungen. Die Konzessionsinhaber haben in den Stations-Vorräumen das vom Minister für Ackerbau, Gewerbe und öffentliche Arbeiten festgesetzte Verzeichniss der zu erhebenden Preise sowie die vollständige Betriebsordnung anzuschlagen, und ausserdem in jedem Abtheil der Personenwagen das genannte Preisverzeichniss sowie die Titel II und III dieser Betriebsordnung.

Titel II. Pflichten der Reisenden, Verfrachter und des Publikums im allgemeinen.

Art. 11. Pflichten der Reisenden und Verfrachter. Es ist verboten: 1. in die Wagen einzusteigen, wenn die Anzahl Personen, die sie vorschriftsmässig enthalten dürfen, erreicht ist; 2. in die Wagen im Zustande augenscheinlicher Trunkenheit oder Unsauberkeit einzusteigen, die Ruhe zu stören oder den Dienst der Einnehmer oder Aufseher zu behindern; 3. in die Wagen Hunde oder andere Thiere mitzunehmen, sofern sie nicht ohne Nachtheil für irgend jemand von den zugehörenden Personen auf dem Schoosse gehalten werden können; 4. in den Wagen Platz zu nehmen, ohne sich mit einem gültigen Fahrschein zu versehen bezw. ohne sich mit einem solchen versehen zu haben, wenn auf der Station oder dem Haltepunkt eine Fahrkarten-Ausgabestelle vorhanden ist; die Vorzeigung des Fahrscheins auf Verlangen der Aufsichtsbeamten zu verweigern; 5. die Zahlung des Fahrpreises zu verweigern, sich in einen Wagen höherer Klasse als die auf dem Fahrschein angegebene zu setzen, ohne sich sofort mit der vom Tarif geforderten Zuschlagskarte zu versehen, über die Station oder den Haltepunkt, für die der Fahrschein gilt, hinaus zu fahren, ohne sich sofort mit einem neuen Fahrschein gemäss dem tarifmässigen Preise zu versehen; 6. sich aus den Wagen herauszulehnen, auf den Plattformen zu stehen, wenn dies durch besondere Tafeln verboten ist; beide Verbote gelten indessen nicht für die Beamten des Aufsichtsdienstes; 7. in den Wagen zu singen, zu trinken oder unanständige Reden zu halten; 8. in den Wagen, abgesehen von den hierfür vorbehaltenen, zu rauchen; 9. die Fenster der Wagen zu öffnen, sofern dies nicht mit Zustimmung aller Mitreisenden geschieht; 10. vor vollständigem Anhalten des Zuges oder von der entgegengesetzten Seite in die Wagen zu steigen oder daraus auszusteigen; 11. auf den Trittbrettern zu stehen, sich an die Thüren zu lehnen oder die Sicherheitsvorrichtungen anzufassen; 12. in die Wagen mit geladenem Gewehr, mit gefährlichen Gegenständen oder mit Gepäckstücken, die durch ihren Umfang, ihre Natur oder ihren Geruch die Mitreisenden verwunden, beschmutzen oder belästigen könnten, zu steigen; 13. während der Fahrt von einem Wagen in den andern zu gehen; 14. auf die Lokomotiven, in die Gepäck- oder Güterwagen zu steigen; 15. in einen Zug einen Gegenstand zu bringen, der geeignet ist, die von ihm getroffene Person zu verletzen; 16. die Stations- oder Zugbeamten durch Nachahmung der verwendeten Signale oder durch falschen Lärm irrezuführen. Die Reisenden sind verpflichtet, den Anweisungen der Bahnbeamten zur Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen nachzukommen. Es ist verboten, in die Güter-Aufgabeerklärungen irgend eine falsche Angabe aufzunehmen, die zum Zweck hat, den Konzessionsinhaber bezüglich der Art, des Gewichts oder der Menge der Waaren zu täuschen oder die Anwendung des vorgeschriebenen Tarifs zu vereiteln.

Art. 12. Prüfung der Fahrscheine. Die Reisenden sind verpflichtet, den Beamten der Nebenbahn ihren Fahrschein zur Prüfung vorzuzeigen.

Art. 13. Die Reisenden haben an den durch Tafeln und durch den Fahrplan bezeichneten Haltepunkten der Nebenbahn ein- oder auszusteigen. Der Zugführer ist stets verpflichtet, den Zug dort vollständig anhalten zu lassen, es sei denn, dass es sich um einen Haltepunkt nach Bedarf handelt und dass keine Reisenden ein- oder aussteigen wollen.

Art. 14. Pflichten des Publikums im allgemeinen. Der Verkehr der Fussgänger, Reiter, Thiere und Fuhrwerke auf den Theilen der Nebenbahnen, die ausserhalb der Strassen oder Wege auf besonderem Unterbau hergestellt sind, ist verboten. Der Verkehr der Reiter, Thiere und Fuhrwerke auf den Theilen der Nebenbahnen, die an der Seite der Strasse auf erhöhter Bettung hergestellt sind, ist verboten. Diese Verkehrsbeschränkungen beziehen sich nicht auf die gestatteten Uebergänge in Schienenhöhe, die zum Ueberschreiten

der Nebenbahn geschaffen sind; doch müssen auch an diesen Orten die übrigen Vorschriften dieser Betriebsordnung beachtet werden. Jeder Reiter, Führer eines Fuhrwerks oder Viehtreiber, der eine Strasse, einen Weg oder Steig, die auf eine Nebenbahn münden, verlässt, hat sein Gespann oder seine Thiere in Schritt zu setzen und sich vor dem Ueberschreiten der Geleise zu vergewissern, dass kein Zug in der Nähe ist. Jeder Fussgänger, Reiter, Führer von Fuhrwerken oder Thieren muss sich beim Herannahen eines zum Bahndienst gehörigen Zuges oder Wagens sofort mit seinen Thieren oder seinem Gespann wenigstens 1,50 m weit von den Schienen entfernen, sodass die ganze für die Vorbeifahrt der Bahnbetriebsmittel erforderliche Breite frei bleibt. Jeder Reiter, jeder Führer von Fuhrwerk oder Vieh muss beim Herannahen eines zum Bahndienst gehörigen Zuges oder Wagens sowie in einer Entfernung von 40 m von den Haltepunkten sein Gespann oder seine Thiere in Schritt setzen. Wenn die Reiter oder Fuhrwerksführer ihrer Pferde nicht sicher sind, so haben sie abzusteigen und ihre Thiere am Zügel zu halten, bis der Zug vorüber ist. Es ist verboten, auf die Eisenbahn oder in einer Entfernung von weniger als 1,50 m Unrath, Steine oder einen anderen Gegenstand zu lagern, die Geleise nebst Zubehör oder die Fahrbetriebsmittel zu beschädigen, den Dienst der Nebenbahn böswillig zu behindern, zu beeinträchtigen oder zu verzögern, auf dem Geleise falsche Signale aufzustellen, die Signale und die Weichenhebel anzufassen und den Wagen oder Lokomotiven zu folgen, indem man sich auf irgend eine Weise anhält.

Titel III. Verschiedene Bestimmungen.

Art. 15. Feststellung und Verfolgung von Zuwiderhandlungen. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung werden in den gebräuchlichen Formen durch die mit dem Aufsichtsdienst betrauten Beamten und Angestellten der Brücken- und Strassenbauverwaltung, durch die örtlichen Polizeibeamten und durch die Angestellten des Konzessionsinhabers, welche die Regierung hat vereidigen lassen, festgestellt. Diejenigen Zuwiderhandlungen, bezüglich deren die bestehenden Gesetze keine besonderen Strafen festsetzen, werden nach den Bestimmungen des § 1 des Gesetzes vom 6. März 1818 bestraft.

Art. 16. Die Nebenbahn-Betriebsordnung vom 30. April 1886 wird aufgehoben. Kr.

Aus Frankreich.

Beförderung von Ammoniakwasser.

Eine dem Minister der öffentlichen Arbeiten vom Bittschriften-Ausschuss der Kammer zur Berücksichtigung überwiesene Bittschrift spricht den Wunsch aus, dass Ammoniakwasser, welches von dem Chemiker Willot als bestes Mittel zur Zerstörung des Fadenwurms der Zuckerrübe bezeichnet wird, in besonderen Kesselwagen zu einem Frachtsatze von 3 Cts. für das Tonnenkilometer bei Entfernungen bis 50 km und zu einem solchen von 2 Cts. für die Strecken über 50 km befördert werde. Der Minister hat den Eisenbahngesellschaften diesen Wunsch durch Erlass vom 15. Juni d. J. mitgetheilt und sie zur baldigen Kundgebung ihrer Entschliessung aufgefordert.

Betriebseröffnungen.

1. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat am 1. Juni d. J. die Linie Cosne-Clamecy (62,53 km) mit den für Personen- und Güterverkehr eingerichteten Zwischenstationen Saint Martin-Saint Laurent, Suilly la Tour, Donzy, Ciez-Couloutre, Entrains, Etais und Billy sur Oisy, sowie der Haltestelle Moulot dem Betriebe übergeben.

2. Die Staatsbahn hat am 1. Juli d. J. von der Linie Cavignac-Bordeaux die Strecke Ambarès-Bordeaux eröffnet.

Gemeinnützigkeitserklärung.

Durch Erlass vom 15. Juni d. J. ist die von den Departements Loir et Cher und Loiret an Faliès konzessionirte, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Dampfstrassenbahn von Ouzouer le Marché nach Orléans (33 km) für gemeinnützig erklärt worden. Das Departement Loiret ist ermächtigt worden, die Mittel zum Bau und Betriebe dieser Bahn zu beschaffen; zugleich ist der von diesem Departement am 9. Juni d. J. mit der „Compagnie des tramways de Loir et Cher“ abgeschlossene bezügliche Betriebsvertrag genehmigt worden. Die für die Zinsengewähr in Betracht kommenden Baukosten dürfen 38 000 Frcs. für 1 km nicht übersteigen und keinenfalls darf die jährliche Belastung des Staatsschatzes mehr als 25 080 Frcs. betragen.

Geldbeschaffung für Lokal- und Strassenbahnen.

1. Das Allier-Departement ist gesetzlich ermächtigt worden, behufs Deckung der Betriebs-Fehlbeträge seiner Lokalbahnen eine in 25 Jahren rückzahlbare und mit 4 % verzinsliche Summe von 60 000 Frcs. zu leihen.

2. Die Stadt Orléans (Loiret) ist gesetzlich ermächtigt worden, sich an der Rückzahlung einer Anleihe von 1 040 000 Francs, die das Departement Loiret behufs Herstellung der Strassenbahn Ouzouer le Marché-Orléans aufgenommen hat, durch Auferlegung eines dem Zuschlag des Departements entsprechenden Steuerzuschlages zu betheiligen.

Konzessionsübertragung.

Nachdem durch Erkenntniss des Handelsgerichts von Bar le Duc vom 9. Juli 1888 die „Compagnie du chemin de fer de Naix à Guë-Saint Dizier“ für zahlungsunfähig erklärt worden, ist gemäss den Beschlüssen des Generalrathes der Maas vom 21. Dezember 1891 und des Generalrathes der Ober-Marne vom 25. April 1892 die Uebertragung der Konzession für die Eisenbahn von Naix Menaucourt über die Steinbrüche von Savonnières nach Guë Ancerville nebst Abzweigungen auf die „Compagnie du chemin de fer de Guë à Menaucourt“ durch Erlass vom 14. Juni d. J. genehmigt worden. Zugleich sind die am 28. Januar 1892 vom Maas-Departement und am 26. April 1892 vom Departement Ober-Marne mit der neuen Gesellschaft geschlossenen Verträge, betreffend Ergänzung der ursprünglichen Konzessionsbestimmungen, genehmigt worden.

Verstaatlichung der Lokalbahn Barbezieux-Châteauneuf.

Das „Journal officiel“ vom 22. Juni d. J. veröffentlicht das Gesetz, betreffend Verstaatlichung der Lokalbahn Barbezieux-Châteauneuf und deren Einverleibung in das Eisenbahnnetz von allgemeinem Interesse (vergl. Nr. 24 S. 223 d. Ztg.).

Privat-Anschlussgeleise.

Der Besitzer eines Anschlussgeleises wollte dieses auf eigenem Grund und Boden und ausser dem Machtbereich der Eisenbahn verlängern und es entstand die Frage, ob sich die Aufsichtsbehörde in einen solchen Bau zu mischen habe oder nicht. Nach eingehender Prüfung erschien dem Minister der öffentlichen Arbeiten eine Einmischung in solchem Falle nicht angezeigt; denn die Aufsichtsrechte des Staates sind durch Art. 62 des Bedingnissheftes klar vorgezeichnet und berechtigen ihn, von den Inhabern der Anschlussgeleise jederzeit alle im allgemeinen Interesse für den Eisenbahndienst erforderlichen Aenderungen zu verlangen. Unter diesen Umständen hat es keinen Zweck, dass sich die Aufsichtsbehörde mit Unternehmungen befasse, welche die Angeschlossenen unter eigener Verantwortlichkeit im Innern ihrer Anlagen ausführen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat demnach die Generalinspektoren des Aufsichtsdienstes benachrichtigt, dass sich die Einmischung der Aufsichtsbehörde künftig auf die Anträge und Entwürfe bezüglich der ersten Anlage der Privat-Anschlussgeleise, sowie auf etwaige spätere Aenderungen, die im Machtbereich der Eisenbahn auszuführen sind, beschränken wird. Dagegen genügt es bezüglich der Aenderungen, welche die Angeschlossenen an den genehmigten Geleisen im Innern ihrer Fabrikanlagen vornehmen wollen, dass sie sich mit den betheiligten Eisenbahngesellschaften verständigen, ohne dass eine Einmischung der Aufsichtsbehörde nothwendig ist.

Haushalt der Staatsbahnen für 1894.

Nach dem Berichte des bezüglichen Kammerausschusses ist der Haushalt des Staatsbahnnetzes für 1894 bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 2 743 km und einem Verkehr von 13 600 000 Zugkm in Einnahme auf 40 100 000 Frcs. (gegen 37 200 000 Frcs. für 1893), in Ausgabe auf 31 021 000 (29 219 000) Francs und an Ueberschuss auf 9 079 000 (7 981 000) Frcs. veranschlagt. Die Betriebslänge beträgt jetzt 2 665 km, doch ist von der Linie Tours-Sargé (78 km) die Anfangsstrecke Sargé-Montoire am 2. Januar 1893 eröffnet, während die Theilstrecke Montoire-Châteaurenault am 1. Juli 1893 und die Reststrecke Châteaurenault-Tours am 1. Januar 1894 dem Betriebe übergeben werden wird. Die kilometrische Einnahme ist auf 14 619,03 Frcs. veranschlagt, also um 2 % mehr als die durchschnittliche Einnahme der Jahre 1891 und 1892. In den Ausgaben sind u. a. eine Gehaltsaufbesserung für die älteren Unterbeamten, höhere Geschenkzuwendungen an die nicht mit Geschäftsführungsprämien bedachten Beamten, ein höherer Zuschuss zur Ruhegehaltskasse und eine weniger anstrengende Diensteintheilung für die Lokomotivführer und Heizer vorgesehen.

Personalnachrichten.

Damas, Betriebsdirektor (Chef de l'exploitation) der Südbahn in Bordeaux, ist in den Ruhestand getreten und zum Ehren-Betriebsdirektor ernannt; an seine Stelle ist sein bisheriger Stellvertreter Maurer getreten.

Morin, Verkehrsdirektor (Chef de mouvement) der Pariser Gürtelbahn, ist in den Ruhestand getreten und durch Robaglia ersetzt worden.

Aus Russland.

Verkehrsergebnisse im Monat März d. J.

Die von dem Ministerium der Verkehrsanstalten bekannt gegebenen Verkehrsergebnisse des Monats März d. J. zeigen das folgende Bild.

Es waren im März d. J. überhaupt dem Betriebe übergeben 27 833 (27 361*) Werst, ausschliesslich der Bahnen Finnlands und Transkaspiens, davon waren im Staatsbetrieb 11 363 (10 266) Werst, im Betriebe von Privatbahnen 16 470 (17 095) Werst.

Auf dem gesammten Eisenbahnnetze wurden befördert im Personenverkehr:

überhaupt	3 172 753	(2 943 010)	Personen
davon auf den Staatsbahnen	878 444	(866 141)	„
Privatbahnen	2 294 309	(2 076 869)	„

An Gütern wurden befördert:

überhaupt	268 118 000	(318 211 000)	Pud
davon auf den Staatsbahnen	93 187 000	(122 482 000)	„
Privatbahnen	174 931 000	(195 729 000)	„

Aus diesem Verkehre wurden vereinnahmt:

überhaupt	21 109 027	(22 423 551)	R.
davon auf den Staatsbahnen	7 926 747	(8 693 178)	„
Privatbahnen	13 182 280	(13 730 373)	„

Hiernach ist die Märzeinnahme um 1 314 524 R. oder um 6 % zurückgegangen und zwar entfällt der grössere Theil hiervon auf die Staatsbahnen.

Anders stellt sich allerdings das Endresultat, wenn man das Betriebsergebniss des ersten Vierteljahrs betrachtet. Da findet man zunächst, dass zur Beförderung gelangten:

im Personenverkehr überhaupt	8 437 912	(8 293 894)	Personen
davon auf den Staatsbahnen	2 332 652	(2 386 664)	„
Privatbahnen	6 105 260	(5 907 230)	„
im Güterverkehr überhaupt	853 064 000	(909 321 000)	Pud
davon auf den Staatsbahnen	290 572 000	(348 188 000)	„
Privatbahnen	562 492 000	(561 133 000)	„

Dabei wurden vereinnahmt:

überhaupt	64 974 319	(64 420 706)	R.
davon auf den Staatsbahnen	23 580 160	(24 330 841)	„
Privatbahnen	41 394 159	(40 089 865)	„
d. h. für 1 Werst Bahnlänge			
überhaupt	2 334	(2 354)	R.
auf den Staatsbahnen	2 048	(2 141)	„
Privatbahnen	2 513	(2 483)	„

In dieser Beobachtungsperiode haben sich die Gesammtergebnisse um 553 613 R., d. h. um 1 %, gebessert und zwar haben die grössten Mehreinnahmen aufzuweisen:

die Transkaukasische Bahn	mit	788 912	R.
„ Rjäsan-Uralsker Bahn	„	765 711	„
„ Nikolaibahn	„	667 227	„
„ Moskau-Kasaner Bahn	„	524 413	„
„ Wladikawkasbahn	„	350 285	„
„ Losowo-Ssewastopoler Bahn	„	290 526	„

Mindereinnahmen haben dagegen zu verzeichnen:

die Südwestbahnen	mit	782 210	R.
„ Moskau-Kursker Bahn	„	467 356	„
„ Ssysran-Wjasmaer Bahn	„	446 212	„
„ Koslow-Woronesh-Rostower Bahn .	„	417 272	„
„ Kiew-Woronesher Bahn	„	344 207	„
„ Ssamara-Slatouster Bahn	„	300 813	„

Aus der Zusammenstellung der Bahnen mit Mindereinnahmen sieht man deutlich den Rückschlag zur Erscheinung kommen, den die grossen Nothstandstransporte des Vorjahres auf die Einnahmen dieses Jahres geübt haben, denn die bedeutendsten Mindereinnahmen fallen ausnahmslos auf solche Bahnen, die zur Zeit des Nothstandes besonders mit Transporten belastet waren.

Zur Vergleichung der Gesammteinnahme des laufenden Jahres mit derjenigen der Vorjahre lassen wir nachstehende Tabelle folgen:

Vom 1. Januar bis zum 1. April	Passagiere	Frachtgut Tausende Pud	Gesammteinnahme R.	Werst-einnahme R.
1893 . .	8 437 912	853 064	64 974 319	2 334
1892 . .	8 293 894	909 321	64 420 706	2 354
1891 . .	7 452 821	820 790	63 077 589	2 316
1890 . .	7 417 209	762 954	59 380 437	2 236
1889 . .	7 623 508	840 834	58 700 231	2 461
1888 . .	7 007 139	754 573	59 054 917	2 333

*) Die in ( ) aufgeführten Zahlen geben die Werthe für das Jahr 1892 an.

Projekt St. Petersburg-Kiew.

In Nr. 33 S. 314 d. Ztg. theilten wir unsern Lesern schon mit, dass die Südwestbahnen eine direkte Verbindung zwischen Kiew und St. Petersburg projektiren und bereits die Voruntersuchungen in Angriff genommen haben. Gegenwärtig erfahren wir, dass die Untersuchung beendet ist.

Die neue Bahn wird zum Andenken an die Silberhochzeit Ihrer Majestäten den Namen Alexander-Marienbahn tragen und von St. Petersburg bis Kiew eine Länge von 1 065 Werst haben. Die jetzige Reiseroute (über Wilna oder über Moskau) wird dadurch um fast 500 Werst abgekürzt. Die endgültige Richtung der Bahn wird mit Rücksicht auf ihre nicht nur kommerzielle und industrielle, sondern auch strategische Bedeutung nach Uebereinkunft der Minister der Verkehrsanstalten, des Krieges und der Finanzen im Reichsrath oder im Ministerkomitee eingebracht werden. Wie bekannt, hat der Finanzminister dieses Projekt und die Weiterführung der Bahn bis Odessa schon als Minister der Verkehrsanstalten warm befürwortet.

Aus Süd- und Mittelamerika.

Ecuador.

Anfangs Mai d. J. bot man in Frankreich in der Provinz 5 % Schuldverschreibungen der Nationalbahn von Ecuador im Nennwerthe von 500 Frcs. zum Preise von 400 bis 420 Frcs. aus. Die Zeitschrift „La vois ferrée“ bemerkt ironisch, dass man nicht gewagt habe, den Pariser Geldleuten derartige Papiere anzubieten und macht über das Unternehmen folgende Ausführungen: Ecuador ist eins der ärmsten Länder der Welt; die weisse Bevölkerung zählt kaum 1 Million und von den Indianern kennt man nicht einmal schätzungsweise die Seelenzahl. Der jährliche Staatshaushalt beträgt etwa 10 Millionen Sukre oder 40 Millionen Mark; trotz dieser trostlosen Verhältnisse hat aber der Staat sowohl eine äussere als eine innere Anleihe in Höhe von etwa 280 Millionen Mark abgeschlossen. Die Nationalbahn-Angelegenheit wurde zuerst in Paris behandelt, wo sie 3 oder 4 Jahre lang alle Bankhäuser beschäftigte; die Gesellschaft bildete sich endlich in London, wahrscheinlich weil das Englische Gesetz die Nichteinzahlung des Grundkapitals leichter macht. Gleichwohl ist dieses auf 15 Millionen Francs festgesetzt und auf dieses vorgespiegelte Grundkapital hat man die Ausgabe einer 5 % Anleihe von 35 Millionen Francs, eingetheilt in 70 000 Schuldverschreibungen von je 500 Frcs., aufgebaut. Die behauptete Gewähr von 2 800 000 Francs jährlich, sowie der veranschlagte Verkehr sind trüglich, da der Staat keine Mittel zu deren Bezahlung und überhaupt keine Handelsbeziehungen hat oder selbst irgendwie Güter erzeugt. Bei der gegenwärtigen Lage des Landes sind vielmehr Strassen zwischen den einzelnen Städten des Landes, die bisher gänzlich fehlen, als Eisenbahnen erforderlich. Die genannte Zeitschrift stellt denn auch in einer späteren Nummer fest, dass sich das Französische Kapital von dem Unternehmen sehr zurückgehalten hat und infolge dessen der Preis für die Schuldverschreibung bereits auf 325 Frcs. zurückgegangen ist.

Gleichwohl ist eine andere Französische Kapitalistengruppe, an deren Spitze René Trottier steht, mit der Regierung wegen der Konzession für die Südbahn von Ecuador in Unterhandlung getreten. Nach dem „Journal des transports“ hat im Auftrage dieser Gruppe Desgranges 2 Millionen Francs als Bürgschaft für die Ausführung des vorgeschlagenen Vertrages hinterlegt und Trottier hat den Präsidenten der Republik, Cordero, ersucht, den Kongress zu einer ausserordentlichen Tagung zu berufen, um die Vorschläge dieser Gruppe zu prüfen. Als Mitbewerber haben die Franzosen Alfred H. Haggard, den Bruder des Englischen Gesandten in Ecuador, der — gestützt auf Englische Geldleute — eine Bahn vom Küstenplatz Pailon im Busen von Aucon über Ibarra, Quito und Ambato bis Riobamba, dem in Aussicht genommenen Endpunkt der Südbahn, bauen will; er verlangt weder eine Zinsengewähr noch eine andere baare Beihilfe, sondern nur 50 000 Geviertkm Land des Staatsbesitzes nebst allen dazu gehörigen Bergwerksgerechtsamen. Pailon ist der nördlichste Küstenplatz von Ecuador und soll einen sehr gut geschützten Hafen haben; der Andenübergang zwischen Pailon und Ibarra ist der leichteste in ganz Ecuador.

Guatemala.

Diese Republik besitzt bisher nur zwei im Betriebe befindliche Linien, die beide vom Stillen Meere aus ins Innere vordringen. Die eine, 40 km lange Bahn verbindet die Stadt Retalhulen, den Hauptort des gleichnamigen Departements, nach dem Hafen Champerico; die andere, 120 km lange Bahn führt von der Hauptstadt Guatemala über Escuintla, den Hauptort des gleichnamigen Departements, nach dem Hafen San Jose. Seit mehreren Jahren und besonders seit der Wahl des Generals Reina Barrios zum Präsi-

denten der Republik sind grosse Anstrengungen gemacht worden, um die Eisenbahn San Jose-Guatemala bis zum Hafen Barrios am Atlantischen Meere zu verlängern, sodass die alsdann etwa 400 km lange Bahn eine Verbindung zwischen den beiden Weltmeeren bildet. Um nun die Mittel zur Ausführung dieses wichtigen Unternehmens zu beschaffen, ist durch Gesetz Nr. 207 vom 24. April d. J. die Aufnahme einer Zwangsanleihe beschlossen worden. 5 Jahre lang wird eine nationale Zwangszeichnung auf Schatzscheine durchgeführt, die auf den Inhaber lauten, vom Staate gewährleistet werden, 6 % Zinsen tragen und mit 25 % Prämie durch monatliche Ausloosungen zurückgezahlt werden. Als Pfand für Kapital und Zinsen sind bis zu vollständiger Tilgung dieser Zwangsanleihe bestellt: die Tabaksteuer, die Erträge der Eisenbahn und das Aufkommen aus dem Verkauf von Nationalländereien — Einnahmequellen, deren jährlicher Ertrag auf 355 000 Piaster veranschlagt ist. Die Zwangsanleihe geschieht gegen Uebergabe voll eingezahlter Schatzscheine, durch Abzüge vom Gehalt, von den Ruhegehältern und von den Gemeindeeinnahmen, sowie durch neue vorläufige Steuern auf das Grundeigenthum, auf die Kaffeeausfuhr und auf die Einfuhr aller Waaren. Durch diese Zwangsanleihe hofft man in 5 Jahren 6 300 000 Piaster, also den grössten Theil des auf 7 0.0 000 Piaster veranschlagten Baukapitals zu beschaffen, während der Rest durch Zeichnungen im Auslande aufgebracht werden soll. Dieses Gesetz sollte am 1. Juli d. J. in Kraft treten. Von der neuen Linie Puerto Barrios-Guatemala ist die 20 km lange Anfangsstrecke vollendet, während die nächste 40 km lange Theilstrecke auch bereits in Bau gegeben ist.

Aus Niederländisch-Indien

Niederländisch-Indische Eisenbahngesellschaft.

Sowohl die Lage der Gesellschaft, als auch die Betriebsergebnisse der beiden von ihr betriebenen Eisenbahnen können, ungeachtet der Verminderung der Einnahmen gegenüber einer Steigerung der Ausgaben auf der Linie Samarang - Vorstenlanden, im Betriebsjahre 1892 wiederum sehr befriedigend genannt werden.

Die 205 km lange Linie von Samarang nach Vorstenlanden hatte im Jahre 1892 eine Gesammteinnahme von 2 586 903 fl. (gegen 2 641 542 fl. im Vorjahre) aufzuweisen, und zwar stammten davon aus dem Personenverkehr 489 805 (509 265 *) fl., aus dem Gepäckverkehr 12 104 (8 943) fl., aus dem Güterverkehr 1 955 941 (2 005 969) fl., aus dem Viehverkehr 9 639 (11 342) fl. und aus verschiedenen anderen Quellen 116 234 (103 443) fl., während die Betriebskosten den Betrag von 1 002 820 (962 619) fl. = 38,4 (36,4) % der Einnahmen erforderten. Der Reingewinn betrug demnach für diese Linie 1 584 083 fl., wovon 395 428 fl. den verschiedenen Reserve-, Erneuerungs- und Amortisationsfonds und 1 188 654 fl. der Gewinn- und Verlustrechnung überwiesen wurden.

Auf der 56 km langen Linie von Batavia nach Buitenzorg bezifferten sich die Gesammteinnahmen im Jahre 1892 auf 836 304 fl. (gegen 806 673 fl. im Vorjahre), und zwar rührten davon aus dem Personenverkehr 313 792 (319 801) fl., aus dem Gepäckverkehr 8 350 (8 585) fl., aus dem Güterverkehr 479 410 (440 813) fl., aus dem Viehverkehr 7 013 (7 615) fl. und aus verschiedenen anderen Quellen 27 738 (29 859) fl. her, wohingegen die Betriebskosten den Betrag von 358 589 (357 887) fl. = 42,9 (44,3) % der Einnahmen erforderten, so dass ein Reingewinn in Höhe von 477 715 fl. verblieb, welcher mit 83 630 fl. dem Reservefonds und 394 085 fl. der Gewinn- und Verlustrechnung überwiesen wurde.

Den Aktionären konnte eine Dividende von 8,3 % gewährt werden, während an den Staat zur Verminderung des von demselben geleisteten zinslosen Vorschusses 242 547 fl. und zur Schuldtilgung 604 169 fl. verwendet wurden. Im Betriebsjahre 1891 betrugen diese Ziffern bezw. 8,1 %, 284 991 fl. und 683 923 fl.

Das Gesellschaftskapital beträgt 11 450 000 fl. Von den Anleihen waren ausgegeben 25 868 200 fl., konvertirt 13 179 360 fl., getilgt 7 967 240 fl., in Umlauf 4 721 600 fl. Der von dem Staat geleistete Vorschuss ist bis auf 173 901 fl. zurückgezahlt. Der Bestand des Reserve- und Erneuerungsfonds beträgt 2 300 000 fl.

Ost-Java Dampftramway-Gesellschaft.

Von der dem Güterverkehr dienenden Zweigbahn Gemekan-Dinoyo, welche von Gemekan-Semengko im September 1891 zur Eröffnung gelangte, wurde am 5. März 1892 die Reststrecke Semengko-Dinoyo in Betrieb genommen. Die Betriebslänge des Netzes der Ost - Java Dampftramway - Gesellschaft, welche die Linien Soerabaya-Sepandjang und Modjokerto-Ngora nebst der vorgenannten Zweigbahn umfasst, bezifferte sich daher Ende 1892 auf 61,4 km oder im Jahresdurchschnitt auf 57,5 km gegen 53,8 km in 1891.

Die Gesammteinnahmen bezifferten sich auf 211 605 (185 214) fl., die Ausgaben auf 114 044 (99 519) fl. = 53,9 (53,7) % der Einnahmen. Es verblieb mithin ein Reingewinn von 97 560 (85 695) fl., dem noch der Ueberschuss des vorigen Jahres mit 424 fl. hinzutrat. Nach Abzug des nachtheiligen Saldos der Zinsenrechnung im Belaufe von 16 829 fl. und eines Betrages von 18 939 fl. für die verschiedenen Fonds, konnte den Aktionären 4 (3,8) % Dividende gewährt werden.

Samarang-Joana Dampftramway-Gesellschaft.

Infolge der Uebernahme des Betriebes der Poerwodadie-Goendih Dampftrambahn betrug die Betriebslänge der der Gesellschaft unterstellten Linien 188,2 km gegen 171,1 km in 1891. Die Einnahmen beliefen sich auf 594 229 (509 484) fl., während sich die Ausgaben auf 211 389 (203 790) fl. bezifferten. Es verblieb somit ein Reingewinn in Höhe von 382 840 fl., dem der Ueberschuss des vorigen Jahres mit 10 078 fl. hinzutrat. Hiervon wurden verwendet 78 079 fl zur Verzinsung der Anleihen, 2 400 fl. zur Tilgung von Anleihekosten, 4 000 fl. auf Personalkosten, 49 811 fl. als Zuschuss zu den Reserve-, Erneuerungs- und Unterstützungsfonds, 200 000 fl. zur Zahlung von 8 % Dividende an die Aktionäre, 5 120 fl. für Patentsteuer und 30 887 fl. zu Tantiemen. Der Rest von 22 619 fl. wurde auf neue Rechnung übertragen.

Deli-Eisenbahngesellschaft.

Im Betrieb waren die Linien Medan - Belawan, Medan-Timbang Langkat, Medan-Delisvewa, Medan-Perbaoengan und Timbang Langkat - Selesseh mit einer Betriebslänge von 102,7 km. Die Gesammteinnahme, welche in 1891 1 310 761 fl. betrug, ging in 1892 bis auf 954 382 fl. zurück. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr verminderten sich um 209 177 fl. oder 35 % und diejenigen aus dem Frachtgüterverkehr um 121 757 fl. oder 20 %. Aus dem Personen- und Gepäckverkehr wurden in 1892 428 997 fl. erzielt, aus dem Güter- und Viehverkehr 502 066 Gulden und aus verschiedenen anderen Quellen 23 319 fl. Die Betriebskosten bezifferten sich auf 482 014 fl. = 50,51 % der Einnahmen; es verblieb daher ein Reingewinn in Höhe von 472 368 fl., dem noch der Ueberschuss aus dem Vorjahre mit 643 fl., ein vortheiliges Saldo aus dem Telephon- und Telegraphenbetrieb mit 2 931 fl. und an Zinsen 1 155 fl. hinzutraten, sodass derselbe sich auf insgesammt 477 098 fl. bezifferte. Hiervon wurden verwendet: 227 960 fl. für Zinsen und Schuldtilgung, 95 438 fl. als Zuschuss zu den verschiedenen Reserve- und Erneuerungsfonds, 3 661 fl. zur Patentsteuer, 5 571 fl. zu Tantiemen und 143 000 fl. zur Zahlung einer Dividende von 5,5 % an die Aktionäre, während der Restbetrag von 1 468 fl. auf neue Rechnung übertragen wurde.

Erkenntnisse oberer Gerichte.

v. O. **Unfall während der Ruhepause.** Aus den Entscheidungsgründen: „Es ist allerdings nicht anzuerkennen, dass ein Arbeiter, welcher auf kurze Zeit die Arbeit verlässt, um eine Erfrischung zu sich zu nehmen oder ein Bedürfniss zu verrichten, damit noch nicht unter allen Umständen aus dem Betriebe auszuscheiden braucht, namentlich dann nicht, wenn die Einstellung der Betriebsthätigkeit nur eine ganz vorübergehende ist und der Arbeiter den gewöhnlichen Betriebsgefahren ausgesetzt bleibt, z. B. wenn es sich um die regelmässigen Arbeitspausen handelt, während welcher die Arbeiter auf der Betriebsstätte verbleiben. Im vorliegenden Falle jedoch, in welchem sich der Verletzte im eigenen persönlichen Interesse aus dem örtlichen Bereiche des Betriebes entfernt hatte, war der Zusammenhang mit dem Betriebe als gelöst zu betrachten. Dieser Zusammenhang wurde auch dadurch nicht erhalten, dass der Unternehmer seinen Arbeitern gestattet hatte, sich Lebensmittel aus der Schenke zu holen, da durch diese Erlaubniss der einzelne Gang des Arbeiters in das Wirthshaus noch nicht zu einer den Zwecken des Betriebes dienenden Handlung wurde. Eine andere Entscheidung könnte unter Umständen dann gerechtfertigt sein, wenn z. B. innerhalb der Betriebsstätte ein Ausschank für die Arbeiter eingerichtet wäre.“ (Rekurs-Entsch. des Reichs-Versich.-Amtes v. 12. Oktober 1891; Amtl. Nachr. VIII Nr. 16 S. 309.)

v. O. **Enteignung. Werthabschätzung bei Veränderung des Grundstücks durch ein mit der Enteignung nicht im ursächlichen Zusammenhange stehendes Ereigniss.** Aus den Entscheidungsgründen: „Ist ein enteignetes Hausgrundstück vor dem Zeitpunkte des die Entschädigung feststellenden Beschlusses durch ein mit der Enteignung nicht im ursächlichen Zusammenhange stehendes Ereigniss, z. B. durch einen Einsturz der darauf befindlich gewesenen Baulich-

*) Die in Klammern stehenden Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Jahres 1891.

keiten, in seinem Werthe vermindert worden, so hat der Eigenthümer diesen Nachtheil zu tragen; ist infolge dieses Ereignisses die bisherige Benutzungsart nicht dauernd, sondern nur bis zur Wiederherstellung des früheren Zustandes verhindert oder eingeschränkt worden, so ist die bisherige Benutzungsart des Grundstücks bei der Werthschätzung gemäss § 10 des Enteignungsgesetzes zu berücksichtigen." (Erk. d. III. Civilsenats d. Reichsger. v. 13. Jan. 1892; Jur. Verw.-Bl. Bd. XIII S. 435.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Bahnstrecke Arolsen-Corbach für den Güterverkehr in Wagenladungen. Am 2. August 1893 wird die dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamte zu Cassel unterstellte Bahnstrecke Arolsen-Corbach mit den Stationen Twiste, Berndorf (Waldeck) und Corbach für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit:

Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Januar 1893.

Von dem Tage der Betriebseröffnung ab werden die im Nachtrag IX zum Lokalgütertarif und in anderen direkten Gütertarifen enthaltenen Entfernungen der Frachtberechnung im Verkehr mit den genannten Stationen zu Grunde gelegt. Soweit in die direkten Gütertarife Entfernungen bezw. Frachtsätze für die genannten Stationen nicht aufgenommen sind, erfolgt die Frachtberechnung zwischen denselben und der Station Warburg nach den Frachtsätzen des mit dem Tage der Betriebseröffnung zur Einführung gelangenden Durchgangstarifs.

Elberfeld, den 31. Juli 1893. (1608)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahnkonsortium Darmstädter Bank, W. H. Ladenburg & Söhne, Rheinische Kreditbank, Herrmann Bachstein.

Bregthalbahn. Am 1. August cr. wird die Reststrecke Hammereisenbach-Furtwangen der Bregthalbahn für den Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet.

Fahrplan- und Tarifexemplare werden auf allen Stationen der Bregthalbahn käuflich abgegeben.

Die Betriebsleitung erfolgt durch unsere Betriebsverwaltung in Darmstadt.

Berlin, im Juli 1893. (1609RM)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg wird der bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltepunkt Alt-Sternberg vom 1. August d. J. ab auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Berlin, den 29. Juli 1893. (1610)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Immensen-Arpke. Von und nach der z. Zt. nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichteten Haltestelle Immensen-Arpke an der Bahnstrecke Lehrte-Stendal findet vom 15. August d. J. an auch Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtstückgütern, sowie von Leichen und lebenden Thieren mit selbständiger Frachterhebung statt.

Die Beschränkung, nach welcher Sendungen von Immensen-Arpke nur in Frachtüberweisung, nach dieser Haltestelle nur in Frankofracht angenommen werden und Sendungen mit Nachnahmebelastung ausgeschlossen sind, wird aufgehoben.

Fahrzeuge und Sprengstoffe, sowie Privatdepeschen werden zur Beförderung von und nach der Haltestelle nicht angenommen.

Von dem genannten Tage an findet zwischen der Haltestelle Immensen-Arpke und den übrigen diesseitigen Stationen, sowie den den Wechselverkehren mit den übrigen Preussischen Staatsbahnen und den Oldenburgischen Staatsbahnen angehörigen Stationen direkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen und lebenden Thieren statt. Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen Auskunft. Die Preistafel für den Personenverkehr hängt auf der Haltestelle aus.

Magdeburg, den 25. Juli 1893. (1611)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens aller betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. September d. J. wird der an der Bahnstrecke Bebra-Cassel gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Heinebach auch für den Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Erfurt, den 24. Juli 1893. (1612)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Vom 1. August d. J. ab gelten an Stelle der für nachgenannte Stationen bisher bestehenden Ausnahmefrachtsätze für rohe Baumwolle in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg die folgenden:

Nach und von	Eger (S. St. B.)	Franzensbad (S. St. B.)	Hof (S. St. B.)
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Bremerhaven und Geestemünde (Freihafenbhf. u. Zollinlandsbhf.), Brake und Nordenham	2,52	2,52	2,52
Harburg H.	2,49	2,49	—
Harburg U. E.	2,50	2,50	—
Elsfleth	—	—	2,52
Altona	2,51	2,51	—
Hamburg	2,49	2,49	—

Für Sendungen nach oder von Eger trans. und Franzensbad trans. tritt eine Ermässigung von 0,04 M für 100 kg ein.

Dresden, den 27. Juli 1893. (1613)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Tarifheft 1. Für Maschinen und Maschinentheile zwischen Hamburg und Bubenc bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief gilt vom 4. Juni bis 31. Dezember 1893 der Frachtsatz von 2,87 M für 100 kg.

Berlin, den 27. Juli 1893. (1614MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Deutschen Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Bromberg. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält u. a. Einbeziehung der Güternebenstelle Westerland auf der Insel Sylt und der Station Dt.-Eylau Stadt der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in den Tarif, neue bezw. anderweite Entfernungen für verschiedene Verkehrsstellen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg — letztere gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecken Marienburg-Miswalde-Maldeuten und Elbing-Miswalde Osterode — sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 27. Juli 1893. (1615)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Am 1. August d. J. treten je ein Nachtrag 4 zu den Heften 4 und 5 in Kraft. Diese enthalten ausser verschiedenen seither im Wege der Bekanntmachung eingeführten Neuerungen, Aenderungen des Ausnahmetarifs Q für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren. Ausserdem wird durch den Nachtrag 4 zum Heft 4 die Werra-Eisenbahn in den obenbezeichneten Verband einbezogen. Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben.

Elberfeld, den 29. Juli 1893. (1616)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. August 1893 gelangt für die Beförderung von ungeleimter Holzstoffpappe in Ladungen zu 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief von Ternitz, Station der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, nach Pirmasens, Station der Pfälzischen Eisenbahnen, der Frachtsatz von 3,51 M für 100 kg zur Einführung.

München, im Juli 1893. (1617)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb im Binnen- und Wechselverkehr der westlichen Preussischen Staats- und anschliessenden anderen Bahnen vom 1. Mai 1893. Am 1. August d. J. erscheint

zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag II, welcher u. a. Frachtsätze für Eisenerze von verschiedenen Stationen, sowie Bestimmungen enthält, wonach die Eisenerz- und Koksfrachtsätze nach Station Gotha mit dem 12. September d. J. ausser Kraft treten und die Frachtsätze für Eisenerz etc. von Station Ruhrort Rhein von demselben Tage ab nicht mehr Anwendung auf Sendungen von dem Wasserwege finden.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 26. Juli 1893. (1618)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem auch für den Güterverkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof loco und Stationen der Mittel- und Westschweizerischen Eisenbahnverwaltungen andererseits gültigen Schweizerischen Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinen, Kies, Sand, Mergel und Lehm vom 1. Februar 1891 ist mit Gültigkeit vom 1. September 1893 der I. Nachtrag erschienen.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und kann von unserem Güter-Tarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 28. Juli 1893. (1619)
Generaldirektion.

Elbumschlags-Verkehr. Vom 1. August dieses Jahres an werden für die Beförderung von Granitsteinen des Spezialtarifs III, unverpackt, die für Hamburg-Harburg oder darüber hinaus bestimmt sind, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen von Neusalza-Spremberg, Niederneukirch, Oberneukirch, Schirgiswalde und Sohland nach Dresden-Neustädter Elbkai und Riesa-Elbkai ermässigte Frachtsätze im Rückvergütungswege eingeführt, die bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 28. Juli 1893. (1620)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Am 5. August d. J. treten direkte Frachtsätze für die Verkehrsstelle Dölau in Kraft, die durch die betheiligten Dienststellen zu erfahren sind.

Dresden, den 25. Juli 1893. (1621)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu dem am 25. Juli d. J. für den diesseitigen Lokalverkehr, den Hamburg-Mecklenburgischen und den Mecklenburgischen Verbandsverkehr in Kraft getretenen Ausnahmetarif für verschiedene Streu- und Futtermittel erscheint mit Gültigkeit vom gleichen Tage der Nachtrag I, durch welchen u. a. das Waarenverzeichniss ergänzt wird.

Der Nachtrag kann von den Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Schwerin, den 28. Juli 1893. (1622)
Grossherzogliche Generaldirektion
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Im Verkehr zwischen Mannheim-Neckarvorstadt und Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen (Heft 3 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs) ermässigen sich die bisherigen Frachtsätze der Stückgutklasse und des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter mit sofortiger Wirkung um 6 ₰ für 100 kg.

Strassburg, den 23. Juli 1893. (1623)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Unsere Bekanntmachung vom 19. Juli d. J. wird dahin ergänzt, dass der Ausnahmetarif für Torfstreu, Torfmull und Futtermittel im Westdeutschen Verbandsverkehr vom 25. Juli d. J. ab nunmehr auch im Verkehr mit Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Mecklenburgischen Südbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd und vom 1. August d. J. ab im Verkehr mit Stationen der Hessischen Nebenbahnen allgemein zur Anwendung kommt.

Ausserdem tritt der vorbezeichnete Ausnahmetarif nach Maassgabe der von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin ergehenden Bekanntmachungen allgemein in Wirksamkeit auch:

im Niederdeutschen Verbandsverkehr mit Gültigkeit vom 25. Juli d. J. ab, jedoch ausschliesslich des Verkehrs mit Stationen der Braunschweigischen Landes-, der Eckernförde-Kappelner-, der Halberstadt-Blankenburger und der Hoyaer Eisenbahn, im Norddeutschen Verbandsverkehr gleichfalls mit Gültigkeit vom 25. Juli d. J. ab unter Ausschluss des Verkehrs mit Stationen der Braunschweigischen Landes-, der Farge-Vegesacker, der Halberstadt-Blankenburger, der Hoyaer und der Kreis Oldenburger Bahn.

Ausgeschlossen bleibt indess auch bezüglich dieser letzteren beiden Verbandsverkehre der Verkehr der auf ausserdeutschem Gebiet gelegenen Stationen nach Maassgabe des Ausfuhrverbots für Heu, frische und getrocknete Futterkräuter, Stroh und Häcksel.

Hannover, den 28. Juli 1893. (1624)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Besondere Frachtermässigung für Streu- und Futtermittel. Für die nach den Landrathsamts-Bezirken Gotha, Ohrdruf und Waltershausen und den gleichnamigen Stadtbezirken bestimmten Sendungen von Streu- und Futtermitteln wird auf den Preussischen Staatsbahnstrecken eine weitere Frachtermässigung derart gewährt, dass 25 % der eingeführten Ausnahmefrachtsätze bezw. 25 % der auf die Preussischen Staatsbahnen entfallenden Frachtantheile den Empfängern im Reklamationswege zurückerstattet werden, wenn durch eine Bescheinigung des Vorstandes des landwirthschaftlichen Vereins oder des Landraths des Kreises nachgewiesen wird, dass das bezogene Streu- oder Futtermittel in dem landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers Verwendung findet, oder von einem landwirthschaftlichen Verein oder einem Gemeindeverbande bezogen und unter seine Mitglieder behufs Verwendung in deren eigener Wirthschaft zur Vertheilung gelangt.

Erfurt, den 28. Juli 1893. (1625)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr von Rheinland-Westfalen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Soweit die Sätze des am 15. Mai d. J. aufgehobenen Tarifs für den obenbezeichneten Verkehr billiger sind, als diejenigen des Tarifs vom 15. Mai d. J., finden dieselben im Erstattungswege noch auf alle diejenigen Sendungen Anwendung, welche zu den neuen höheren Frachtsätzen bereits abgefertigt sind oder bis zum 15. August d. J. abgefertigt werden sollten.

Köln, den 26. Juli 1893. (1626)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Gemeinschaftlicher Lokal- und direkter Güterverkehr des Direktionsbezirks Erfurt und der anschliessenden Privatbahnen. Die im Tarife vom 1. April 1889 unter II. B. 2. Absatz 3 enthaltene Bestimmung wegen erleichterter Frachtberechnung für Langholz und Langeisen gilt ab 1. August d. J. wieder für den Verkehr der Station Lichtenfels mit den übrigen Werrabahnstationen.

Meiningen, den 26. Juli 1893. (1627)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Zu dem Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen Elsass-Lothringen und Luxemburg einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits tritt am 1. August d. J. der Nachtrag VIII in Kraft.

Derselbe kann von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 25. Juli 1893. (1628)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. Mit Wirkung vom 1. August d. J. wird für krummlinig profilirte und abfacirte, jedoch ungeschliffene Bausteine in Wagenladungen von 10000 kg die Ausnahmetarifirung nach den Frachtsätzen des Spezialtarifs III auf den Verkehr zwischen Württembergischen Stationen und den Stationen Gustavsburg und Mainz Centralbahnhof ausgedehnt.

Stuttgart, den 27. Juli 1893. (1629)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Am 1. August 1893 tritt zum **Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie für bestimmte Futtermittel** der **Nachtrag II** in Kraft. Derselbe enthält ausser den seit der Herausgabe des Nachtrags I bereits eingeführten Aenderungen und Ergänzungen

1. den Beitritt der Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. August d. J. ab;
2. die Gültigkeit des Ausnahmetarifs im Verkehr mit dem Deutsch-Nordischen Lloyd auch über den 20. August d. J. hinaus;
3. die Anwendung der auf den Preussischen Staatseisenbahnen eingeführten Bestimmung, betreffend die Beförderung von Heu und Stroh in 2 offenen Wagen an Stelle eines offenen Wagens auch im Verkehr der Preussischen Staatsbahnen mit den Bayerischen Staatseisenbahnen und der Main-Neckarbahn.

Im Verkehr mit der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn ist der Ausnahmetarif nicht, wie in der Bekanntmachung vom 22. d. Mts. angegeben, schon am 15. d. Mts., sondern erst vom 25. d. Mts. ab anzuwenden.

Berlin, den 28. Juli 1893. (1630MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirksamkeit vom 27. Juli l. J. ab ist im inneren Verkehr der Badischen Staatseisenbahnen für Heu- und Strohsendungen Abfertigung von zwei Wagen auf einen Frachtbrief und Berechnung der Fracht für das Gesammtgewicht beider Ladungen bis auf weiteres zugelassen.

Ferner wird vom gleichen Zeitpunkte ab die vom 10. Juni l. J. bekannt gegebene Frachtermässigung für Streu- und Futtermittel auch auf den Artikel „Holzsägespähne“ (Holzsägemehl), unverpackt, wenn dasselbe als Streumittel verwendet wird, ausgedehnt.

Karlsruhe, den 26. Juli 1893. (1631)
Generaldirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahn-Verband. Mit Gültigkeit vom 1. August 1893 ist zum Tarifheft II B. (Verkehr Elsass-Lothringen-Nordostbahn und Bötzbergbahn) der VII. Nachtrag und mit Gültigkeit vom 15. August 1893 zum Tarifheft III B. (Verkehr Elsass-Lothringen-Vereinigte Schweizerbahnen) der VI. Nachtrag erschienen. Diese Nachträge, welche von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden können, enthalten u. a. Ausnahme-Frachtsätze für Steinkohlen und Kokes etc. im Verkehre mit Hüningen, sowie für Steine zwischen Maizières einerseits, sowie Zürich-Wollishofen und Chur andererseits.

Karlsruhe, den 27. Juli 1893. (1632)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Der vom 1. September d. J. gültige Nachtrag III zum Hefte 5 des Verbands-Gütertarifs Theil II ist erschienen. Er enthält die am 1. und 9. d. Mts. eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 14 (Kartoffeln) für den Verkehr mit Görz. Ferner werden durch ihn die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 12 a (ungebrauchte Tabakslauge) im Verkehre zwischen Graz tr., sowie Laibach einerseits und Dresden andererseits am 31. August 1893 (nicht schon am 15. August 1893, wie in der Bekanntmachung vom 29. Juni 1893 bestimmt war) und die Sätze für die Sächsische Station Görlitz i/Schlesien einerseits und den südlich der Donau in Ober- und Niederösterreich, Steiermark, Krain, Kärnthen und Salzburg liegenden Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (ausgenommen die der Linie Klosterneuburg-Wien-Schwechat) sowie der Oesterreichischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits, am 30. September 1893 (nicht am 31. August 1893, wie in der Bekanntmachung vom 15. Juli 1893 festgesetzt war) aufgehoben. Ausgenommen hiervon sind diejenigen Frachtsätze, die bereits in das Heft 4 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandstarifs aufgenommen worden sind. Der Nachtrag ist bei den Verbandsstationen käuflich.

Dresden, den 27. Juli 1893. (1633)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Oktober d. J. tritt für den **Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch)** ein neuer Gütertarif in Kraft, durch welchen der jetzige Lokal-Gütertarif vom 1. Januar 1891 nebst Nachträgen aufgehoben wird. Derselbe enthält u. a. neue vielfach ermässigte, aber auch erhöhte Entfernungen für die Kölner Güterbahnhöfe. Erhöhungen treten ein bei der Station Köln Süd im Verkehre mit den Stationen in der Richtung von Köln-Düren und von Köln-Neuss.

Gleichzeitig mit der Ausgabe des neuen Gütertarifs erhalten die bisherigen Stationen Ehrenfeld, Longerich, Nippes alter Bahnhof, Nippes Central-Werkstätte allgemein die Bezeichnungen

Köln Ehrenfeld,
Köln Longerich,
Köln Nippes alter Bahnhof,
Köln Nippes Haupt-Werkstätte.

Frachtgut-Sendungen, welche nach einer der vorgenannten vier Stationen oder nach Köln Süd, Köln Thürmchen oder Köln Rheinstation bestimmt sind, müssen die vollständige Stationsbezeichnung, so wie sie hier vorsteht, in der Frachtbrief-Adresse tragen. Fehlt die Nebenbezeichnung (Ehrenfeld, Longerich usw.), so werden die Sendungen auf Köln Gereon zu den für diese Station bestehenden Frachtsätzen abgefertigt.

Auf Eilgut-Sendungen für Köln Ehrenfeld, Köln Longerich und Köln Nippes Haupt-Werkstätte findet vorstehende Bestimmung sinngemässe Anwendung, jedoch mit der Maassgabe, dass beim Fehlen der Nebenbezeichnung (Ehrenfeld usw.) Abfertigung der Sendungen auf Köln Eilgutabfertigung stattfindet.

Ferner wird mit dem 1. Oktober l. J. in allen in Betracht kommenden Verkehren die Güterstation Köln Pantaleon als Tarifstation aufgehoben. Dieselbe dient von dem genannten Zeitpunkte ab bis auf weiteres nur noch als Ladestelle des Güterbahnhofs Köln Süd und zwar innerhalb der jetzt bestehenden, am 10. September 1892 veröffentlichten Verkehrsbeschränkungen und unter Anwendung der Entfernungen und Tarifsätze für den letzterwähnten Bahnhof.

Der neue Gütertarif für den Binnenverkehr wird spätestens Mitte September d. J. zur Ausgabe gelangen. Bis dahin gibt das Tarifbüreau der unterzeichneten Direktion nähere Auskunft.

Köln, den 2. August 1893. (1634)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarife für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh. Mit 1. September 1893 tritt je ein Nachtrag I zu den vom 1. Mai 1893 gültigen Ausnahmetarifen für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh von Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der pr. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft bezw. der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen nach Delle trs., Avricourt trs. und Amanweiler trs. mit der Bestimmung nach Paris und weiter in Kraft. Die Nachträge enthalten Berichtigungen der Tarifbestimmungen und der Fahrrouten.

Exemplare sind bei den betheiligten Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 10 Heller = 10 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 25. Juli 1893. (1635)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Maschinen und Maschinentheile treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Horic	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen 0,96 M.
Von Schönpriesen-Umschlag nach Horic	0,91 M.
Von Dresden-Elbkai nach Horic	1,36 M.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 28. Juli 1893. (1636)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn Grand Central Belge. Vom 1. August d. J. ab bringt die Verwaltung den 3. Nachtrag zum allgemeinen, am 10. November 1882 veröffentlichten Tarif für den Transport von Reisenden und Gepäck zwischen den Belgischen Stationen der Grand Central Belge Bahn, unter Einschluss von Vireux und Givet, einerseits, und den Niederländischen Stationen derselben Bahn, mit Einbegriff von Aachen, andererseits zur Einführung.

Brüssel, den 27. Juli 1893. (1637)

Vom 10. August d. J. ab wird der zwischen den Stationen Wiesen und Langenbieber der Nebenstrecke Fulda-Tann gelegene Haltepunkt Niederbieber für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. (1638)

Frankfurt a/M., den 27. Juli 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verdingungen.

Verding von Eisenbahnwagen. Die Anfertigung und Lieferung von 300 bedeckten Güterwagen, 612 Radsätzen, 1 200 Tragfedern und 1 500 Spiralfedern soll verdungen werden. Angebote sind bis zum Eröffnungstermine: Donnerstag, den 17. August 1893, Vormittags $11^{1}/_{2}$ Uhr, an uns postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen sowie die zum Angebote zu benutzenden Vordrucke können gegen Einsendung von je 1 M. für die Wagen, die Radsätze und die Federn vom Kanzleirath Peltz hier bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Elberfeld, den 26. Juli 1893. (1639)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Wagenlieferung. Wir beabsichtigen die Vergebung von

4 Stück vierachsigen Schnellzugs-Durchgangswagen I., II. Klasse,
10 Stück Schnellzugs-Gepäckwagen,
15 „ Güterzugs-Personalwagen.

Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen können bei unserem Cen-

tralbüreau gegen Einsendung von 4 ℳ erhoben werden.

Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift „Wagenlieferung“ versehene Angebote wollen spätestens bis zum 11. September l. J. portofrei bei uns eingereicht werden. Zuschlagsfrist vier Wochen.

Karlsruhe, den 26. Juli 1893 (1640)
Generaldirektion.

Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im „Deutschen Reichsanzeiger“ vom 30. Juli 1885 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die „Kölnische Zeitung“ vom 7. April 1891 Nr 285 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen“ soll die Anfertigung und Lieferung von:

a) 816 Kohlenwagen mit eisernen Kasten,
b) 300 Kokswagen,
c) 100 Kalkdeckelwagen,
d) 250 zweiachsigen Plattformwagen je zu 15 t Ladegewicht,
e) 120 vierachsigen Plattformwagen zu 30 t Ladegewicht, einschliesslich Tragefedern,
f) 100 Langholzwagen zu 10 t Ladegewicht,
g) 3 685 Rädersätzen für Wagen,
h) 8 550 Spiralfedern und
i) 6 264 Tragefedern mit Bunden für Wagen

vergeben werden.

Bedingungen etc. zu a bis g können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von je 1,50 ℳ, zu h und i für je 1,00 ℳ von dem Büreauvorsteher Eisenbahnsekretär Bette, Domhof 28 hierselbst, bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Wagen“ bezw. „Rädersätze“ oder „Federn“ versehen portofrei bis zum 7. August 1893 Abends an die unterzeichnete Direktion, Domhof 28, einzureichen. Die Eröffnung der Angebote auf Wagen findet am 8. August, Vormittags 9 Uhr, und diejenige auf Rädersätze und Federn an demselben Tage Nachmittags 3 Uhr statt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

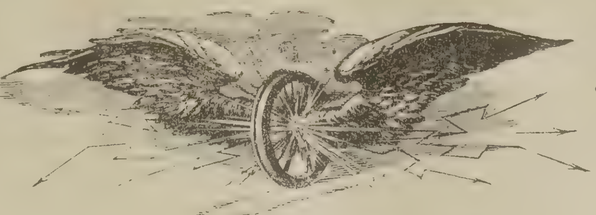
Köln, den 26. Juli 1893. (1641)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 60. **Zeitung des Vereins** 1893

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 5. August 1893.

Inhalt:

Statistische Uebersicht über die verschiedenen Oberbausysteme der Deutschen Eisenbahnen.

Die Spalten 29a bis d der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen geben eine gute Uebersicht über die Verbreitung der verschiedenen Oberbausysteme auf den Vereinsbahnen und ferner kann man, wenn man zwei aufeinanderfolgende Jahre mit einander vergleicht, leicht erkennen, welche von diesen Systemen im Fortschritt, d. h. in weiterer Ausdehnung, und welche im Rückgang begriffen sind. Die nachstehende Tabelle enthält eine solche vergleichende Zusammenstellung der Vereinsstatistik für 1890 und 1891 für die grösseren Deutschen Bahnen. Daraus ist zu ersehen, dass die Geleise mit eisernem Oberbau auf eisernen Querschwellen in verhältnissmässig starker Zunahme begriffen sind und zwar hat diese Zunahme vorzugsweise stattgefunden auf den im westlichen und südlichen Deutschland belegenen Bahnen, wo ein für solchen Oberbau geeignetes Unterbettungsmaterial, namentlich Steinschlag aus hartem Gestein, ohne übermässige Schwierigkeit und Kosten zu beschaffen ist, während auf den östlichen Bahnen, wo solches nicht der Fall ist, ein Rückschritt bei diesem Oberbausystem sich zeigt. Umgekehrt verhält es sich mit dem Oberbau aus breitbasigen Schienen auf Holzschwellen. Derselbe hat namentlich auf den östlichen Bahnen zugenommen, dagegen auf verschiedenen Westdeutschen und Süddeutschen Bahnen abgenommen. Im ganzen genommen zeigt sich bei diesem Oberbausystem auch noch eine Zunahme, aber verhältnissmässig weit geringer als bei dem Oberbau auf eisernen Querschwellen. In entschiedener Abnahme begriffen ist dagegen auf den Deutschen Bahnen der Oberbau mit Stuhlschienen auf Holzschwellen und der eiserne Oberbau auf Langschwellen. Das letztere Oberbausystem, wovon man früher viel erwartete, hat sich, namentlich insoweit dabei die Hilf'sche Bauart zur Anwendung kam, offenbar nicht genügend bewährt.

Von sehr geringer Bedeutung und Ausdehnung sind bis jetzt die eisernen Oberbausysteme von anderer Bauart und der Oberbau von breitbasigen Schienen auf Steinwürfeln geblieben.

Den Erfahrungen, die sich, wie vorstehend dargethan ist, aus der vergleichenden Statistik ergeben, entsprechen vollständig die Beschlüsse, die bezüglich des eisernen Oberbaues in der am 9. bis 11. Juni d. J. zu Strassburg stattgehabten Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnver-

waltungen gefasst wurden. Dieselben besagen im wesentlichen folgendes:

Die bisher mit der Anwendung des eisernen Oberbaues gemachten Erfahrungen ergeben, dass im allgemeinen der Langschwellen-Oberbau dem Querschwellen-Oberbau nachsteht. Insbesondere scheint sich der eiserne Langschwellen-Oberbau nach der Bauart Hilf und den damit verwandten Bauarten nicht bewährt zu haben, da er zumeist aus den von Schnellzügen befahrenen Hauptgeleisen entfernt wurde bezw. noch beseitigt werden wird.

Der eiserne Querschwellen-Oberbau hat bei gutem Untergrund und entsprechendem Unterbettungsmaterial allen Anforderungen genügt, wenn Schwellen von nicht zu geringer Länge, einem Gewicht von 58 bis 75 kg und mit zweckmässiger Anordnung der Verbindungstheile zur Anwendung kamen. Sandbettung hat sich bei eisernem Oberbau nicht bewährt.

Bezeichnung der Bahn	Gesammtlänge aller Geleise in Kilometer																	
	mit Stuhlschienen auf Holzschwellen			mit breitbasigen Schienen auf Holzschwellen			Oberbau auf Steinwürfeln			mit eisernem Oberbau: auf Langschwellen			mit eisernem Oberbau: auf Querschwellen			mit eisernem Oberbau: von anderer Bauart		
	im Jahre 1890	im Jahre 1891	Zu- bezw. Abnahme	im Jahre 1890	im Jahre 1891	Zu- bezw. Abnahme	im Jahre 1890	im Jahre 1891	Zu- bezw. Abnahme	im Jahre 1890	im Jahre 1891	Zu- bezw. Abnahme	im Jahre 1890	im Jahre 1891	Zu- bezw. Abnahme	im Jahre 1890	im Jahre 1891	Zu- bezw. Abnahme
Badische Staatsbahn	—	—	—	1 330	1 213	— 117	4	4	—	6	7	+ 1	1 302	1 440	+ 138	—	—	—
Bayerische Staatsbahn	76	79	+ 3	5 382	5 551	+ 169	304	297	— 7	671	727	+ 56	321	423	+ 102	10	10	—
Main-Neckarbahn	—	—	—	142	137	— 5	—	—	—	—	—	—	87	92	+ 5	—	—	—
Oldenburg. Staatsbahn	—	—	—	515	513	— 2	—	—	—	—	—	—	11	19	+ 8	—	—	—
Sächsische "	—	—	—	4 212	4 236	+ 24	13	13	—	—	—	—	1	1	—	1	2	+ 1
Mecklenb. Fried. Frzb.	28	29	+ 1	837	840	+ 3	1	1	—	—	—	—	11	11	—	—	—	—
Oberhessische Bahn	—	—	—	239	240	+ 1	—	—	—	1	1	—	5	5	—	—	—	—
Württemb. Staatsb.	—	—	—	1 685	1 654	— 31	2	2	—	27	27	—	823	870	+ 47	20	20	—
Elsass-Lothringische	48	43	— 5	1 190	1 261	+ 71	—	—	—	850	817	— 33	531	594	+ 63	12	19	+ 7
Luxemburgische	2	2	—	191	192	+ 1	—	—	—	39	37	— 2	64	66	+ 2	—	—	—
Kgl. Eisenb.-Direkt.:																		
Altona	3	3	—	2 562	2 637	+ 75	4	4	—	14	16	+ 2	30	68	+ 38	7	7	—
Berlin	—	—	—	4 318	4 477	+ 159	18	18	—	1 043	1 054	+ 11	2	1	— 1	—	—	—
Breslau	—	—	—	4 170	4 445	+ 275	15	15	—	11	11	—	312	295	— 17	—	—	—
Bromberg	—	—	—	6 020	6 326	+ 306	2	1	— 1	326	319	— 7	262	144	— 118	22	22	—
Elberfeld	—	—	—	769	702	— 67	9	9	—	50	44	— 6	1 638	1 723	+ 85	—	—	—
Erfurt	11	7	— 4	2 724	2 738	+ 14	3	4	+ 1	155	124	— 31	541	618	+ 77	—	—	—
Frankfurt	11	10	— 1	1 478	1 510	+ 32	7	7	—	1 101	1 103	+ 2	240	252	+ 12	—	—	—
Hannover	1	1	—	3 674	3 777	+ 103	9	9	—	552	531	— 21	368	387	+ 19	—	—	—
Köln linksrh.	2	2	—	1 328	1 200	— 128	13	13	—	376	367	— 9	2 225	2 451	+ 226	9	7	— 2
Köln rechtsrh.	—	—	—	3 144	3 075	— 69	—	—	—	339	332	— 7	1 345	1 574	+ 229	10	9	— 1
Magdeburg	584	531	— 53	3 000	3 099	+ 99	2	1	— 1	26	25	— 1	415	442	+ 27	5	4	— 1
Deutsch-Nord. Lloyd	—	—	—	149	149	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hessische Ludwigsb.	—	—	—	604	600	— 4	3	3	—	129	128	— 1	554	565	+ 11	—	—	—
Lübeck-Büchener	—	—	—	184	182	— 2	1	1	—	—	—	—	73	77	+ 4	—	—	—
Marienburg-Mlawkaer	—	—	—	172	171	— 1	1	1	—	—	—	—	166	167	+ 1	—	—	—
Ostpreussische Südb.	—	—	—	252	254	+ 2	1	1	—	—	—	—	96	95	— 1	—	—	—
Pfälzische Bahn	—	—	—	1 225	1 196	— 29	4	4		—	—	—	166	220	+ 54	—	—	—
Werrabahn	—	—	—	234	235	+ 1	10	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	766	707	— 59	51 730	52 610	+ 880	426	418	— 8	5 716	5 670	— 46	11 589	12 600	+1011	96	100	+ 4

H. T.

Entschädigungsverfahren im Sachentransport.

In Nr. 37 S. 345 d. Ztg. sind in obigem Betreffe praktische Vorschläge gemacht, welche in gewissem Sinne nicht von der Hand zu weisen sein dürften.

Die Vorschläge selbst beweisen jedoch, dass es wenige Eisenbahnbeamten geben dürfte, die, ausser den Verhältnissen ihrer eigenen Verwaltung, mit den Organisationsverhältnissen der übrigen Europäischen Eisenbahnen vertraut sind; sie beweisen, wie wichtig es eigentlich für jeden strebsamen Eisenbahnbeamten ist, sich durch Studienreisen mit den Verhältnissen und Einrichtungen anderer Bahnen bekannt zu machen.

Eigentlich sollte jeder Beamte, der einen solchen Vorschlag macht, sich zunächst mal umsehen, wie der betreffende Spezialdienst bei anderen Verwaltungen geübt wird, ob dort nicht etwa ähnliche Einrichtungen bestehen und ob seine Idee, durch Studium dieser Einrichtungen, nicht etwa von vornherein eine andere Gestalt gewinnt, wenn er in der Lage ist vermittelst von Vergleichen eine objektive Kritik an seinem eigenen Vorschlage zu üben.

Hätte der Herr Verfasser diese Studien angestellt, wäre er z. B. nach Deutschland gereist zu diesem Zwecke, hätte er beispielsweise die Einrichtungen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen studirt, so würde er gefunden haben, dass seine Idee bei dieser Bahn seit mehr als 20 Jahren verkörpert ist; zwar nicht in der Form, wie er sich die betreffende Einrichtung denkt, aber im Grundprinzip das gleiche. In der praktischen Ausführung aber u. E. jedenfalls acceptabler.

Bei Organisation der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen im Jahre 1871 legte man das Prinzip der Decentralisation zu Grunde.

Dieses Prinzip hat sich so ausgezeichnet bewährt, dass es eigentlich zu verwundern war, wie bei Neuorganisation der Preussischen Staatsbahnen dasselbe nicht acceptirt wurde. Es ist u. E. das einfachste, natürlichste und — last not least — das billigste System was man finden kann. Es gibt der Individualität den weitesten Spielraum, stärkt das Gefühl der Selbständigkeit und bewusster Verantwortlichkeit und ist, gerade im Eisenbahndienste, desshalb nicht hoch genug zu schätzen, da es die Sicherheit im Ausführungsdienste garantirt und in lebendige Gestalt treten lässt. Um ein Maximum der Arbeitsleistung zu erreichen, muss die Thätigkeit jedes einzelnen Individuums in dem ihm zugetheilten Geschäfte eine möglichst produktive sein und es muss demgemäss eine

richtige Vertheilung der Kräfte auf die verschiedenen Geschäftszweige stattfinden. Dafür aber ist Grundbedingung, dass der Werth einer Thätigkeit richtig geschätzt und dem Individuum eine möglichst selbständige Wirksamkeit innerhalb seiner Sphäre eingeräumt und gestattet wird; dass man seine Wirksamkeit nicht kleinlich überwacht, durch verletzende Kontrolmaassregeln, dagegen ihm auch volle Verantwortung auferlegt, dass innerhalb seines Geschäftszweiges ein regelmässiger Gang und genaueste Ordnung herrsche!

Dieses Prinzip ist bei der Organisation der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen voll und ganz in Ausführung gebracht, es hebt den moralischen Werth des Beamten und gibt eine Garantie für die Sicherheit des Dienstes.

Als am 1. Januar 1872 die Reichseisenbahn-Verwaltung sich engültig konstituirte, wurde an die Spitze der Geschäfte eine „Generaldirektion“ gestellt, welche dem Wesen nach so organisirt war, wie früher in Preussen die Eisenbahndirektionen. Die unter der Generaldirektion amtirenden Organe aber waren eigenartig gestaltet. Man trennte bei diesen Organen:

a) Betriebsdienst,
b) Verkehrsdienst.

Für den ersteren Dienst konstruirte man sogen. „Betriebsinspektionen“, für den letzteren „Verkehrsinspektionen“. Die Vorsteher dieser Organe waren coordinirte, selbständige Beamte.

Diese Einrichtung besteht im wesentlichen noch und besonders haben sich die letzteren Organe voll und ganz in dem Sinne bewährt, wie es von vornherein beabsichtigt gewesen sein mag. Der Verkehrsinspektor hat einen Bezirk von 250—300 km mit 40—50 Stationen. Innerhalb dieses Bezirks beaufsichtigt er den Abfertigungs- und Kassendienst und hat die Kompetenz, in Reklamationsfällen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr die Summe bis zu 200 *M* selbständig anzuweisen. Er korrespondirt mit allen gleichgestellten Organen des In- und Auslandes, bezw. bringt Entschädigungsforderungen innerhalb seiner Kompetenz, im Lokal- und Verbandsverkehr, endgültig zum Austrag, was z. B., gemäss der Lage Elsass-Lothringens, ihn in Geschäftsverbindung mit den Englischen, Holländischen, Belgischen, Schweizerischen und Italienischen Bahnen bringt, sodass er auch deren Geschäftssprache insoweit beherrschen muss, dass er die Korrespondenzbriefe zu verstehen vermag, da bekanntlich jeder in seiner eigenen Sprache schreibt, sodass viersprachige Dossines etwas alltägliches ist. Der Verkehrsinspektor unterhält, durch persönlichen Verkehr, eine lebendige Verbindung zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Publikum, bezw. den Industriellen und Kaufleuten innerhalb seines Geschäftsbezirks, er bespricht mit denselben Tarif- und Verkehrsangelegenheiten und regelt, in sehr häufigen Fällen, erhobene Entschädigungsforderungen durch persönlichen Verkehr. Jeder Praktiker, der die Ansprüche und Ansichten des Publikums kennt, weiss, dass bei Geltendmachung einer Entschädigungsforderung das Publikum stets auf einem ausgeprägten subjektiven Standpunkte steht und selten die Bestimmungen des Reglements gelten lassen will, wenn die hiernach zu bemessende Vergütung unter den gestellten Forderungen bleibt. In solchen Fällen gilt es das Publikum aufzuklären, den vertretenen Rechtsstandpunkt zu erläutern und objektive Klarheit in der Sache zu schaffen. Sehr häufig aber sind auch die Fälle, in denen man eine gewisse Geschäftskulanz walten lassen muss und die Angelegenheit durch einen Kompromiss zu schlichten sucht. Welchen hohen Werth und welche Bedeutung hierbei ein persönliches Benehmen mit den Parteien hat, das ist von dem Herrn Verfasser des Aufsatzes in Nr. 37 S. 345 d. Ztg. in das rechte Licht gestellt und anerkannt. Hierin wurzelt der praktische Werth seines Vorschlags. Nur will uns die Form, wie er seinen Vorschlag zur Ausführung zu bringen sucht, nicht recht einleuchten, sondern wir halten die Einrichtung, wie sie bei den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen besteht, wo alle diese Geschäfte ein selbständiger Bezirksbeamter versieht, für richtiger, einfacher und besser.

Bei der Auswahl von Beamten, welche mit dem Publikum direkt und persönlich verkehren sollen, muss vor allem auch darauf gesehen werden, dass der betreffende Beamte keinen zu hohen Rang einnimmt, dass er mit der Praxis des Dienstes voll und ganz vertraut ist, um allen Einwendungen des Publikums sachgemäss und korrekt antworten zu können; dass er die Gewohnheiten des Handelsstandes aus jahrelanger praktischer Erfahrung kennt und dieselben zu beurtheilen versteht. Zu diesen Stellen eignen sich somit weniger sogen. akademisch gebildete Kräfte, als vielmehr solche, welche — eine gewisse wissenschaftliche Schulkenntniss bezw. Bildung vorausgesetzt — sich im praktischen Dienste besonders hervorgethan und ausgezeichnet haben. Ein Beamter z. B. in der Stelle oder dem Range eines Regierungsraths wird sich zu den vorstehend geschilderten Verhandlungen mit dem Publikum wenig eignen, da er in der Regel seine gesellschaftliche Stellung als höherstehend erachten wird, als die Stellung derjenigen Personen, mit denen er unterhandeln soll, und aus diesem Grunde schon eine gewisse Kluft zwischen den Parteien bestehen wird, die einer kordialen Abwickelung des Geschäfts eher hinderlich wie förderlich sein wird. Geboten hierbei ist aber unbedingt die Selbständigkeit des betreffenden Beamten, genau in dem Sinne wie der Herr Verfasser des Artikels in Nr. 37 d. Ztg. es zur Grundbedingung macht.

Dank dieser Einrichtung bei den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen werden im Bereiche dieser Verwaltung die Reklamationsangelegenheiten auch so sicher, rasch und korrekt erledigt, wie es im Interesse des Publikums und auch im Interesse einer Verwaltung nur immer gewünscht werden kann. Diese Einrichtung kann als eine musterhafte und vollkommene bezeichnet werden und macht dem Erfinder und bisherigen Beschützer derselben alle Ehre; sie beruht auf klarer Erkenntniss der Bedürfnisse des Dienstes und auf einem Entgegenkommen gegenüber dem handeltreibenden Publikum, wie es sonst wohl selten zu finden sein dürfte.

Eine gewisse wissenschaftliche Schulbildung vorausgesetzt, kommt bei der Eisenbahn aber alles auf die Praxis an und so möchte es noch manche Stellen geben, bei denen man von einer formellen akademischen Bildung wohl recht gut absehen könnte. Nicht in letzter Reihe sind dies die Stellen im Bahnunterhaltungs- und sogen. Betriebs- (d. h. Stations- und Fahrbeaufsichtigungs-) Dienst. Um den Dienst der Bahnmeister, Stationsvorsteher und Zugführer zu beaufsichtigen, dazu genügen ebenfalls Praktiker mit mittlerer wissenschaftlichen Bildung. R.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2111 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg auf Aenderung des § 17 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 2112 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 1. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Ausfuhrverbot für Viehfutter.

Dieses in Nr. 58 S. 557 d. Ztg. mitgetheilte Verbot wird in einem längeren Artikel der amtlichen „Wiener Zeitung“ als überaus nothwendig begründet. Nach dem soeben erschienenen statistischen Ausweise des Handelsministeriums wurde von Heu 89 364 Metercentner exportirt gegen 24 293 Mctr. im Vorjahre. Hiervon gingen 67 934 Mctr. nach Deutschland, 1 Mctr. nach Grossbritannien, 2 433 Mctr. nach Frankreich, 991 Mctr. nach Italien, 92 Mctr. nach Russland, 15 686 Mctr.

nach der Schweiz, 129 Mctr. nach Rumänien, 12 Mctr. nach Serbien, 2064 Mctr. nach den Niederlanden, 712 Mctr. nach Egypten, 7 Mctr. mit unbekannter Bestimmung über Triest. Im ersten Semester 1893 wurden insgesammt 347462 Mctr. ausgeführt gegen 154199 Mctr. in der gleichen Periode 1892. Von Stroh und Heu gelangten 44726 Mctr. zum Versand ins Ausland (Juni 1892: 8503 Mctr.), und zwar 27413 Mctr. nach Deutschland, 193 Mctr. nach Frankreich, 53 Mctr. nach Italien, 5 Mctr. nach Russland, 16372 Mctr. nach der Schweiz, 215 Mctr. nach der Türkei, 475 Mctr. nach Rumänien. Der Versand von Stroh und Heu im ersten Semester 1893 umfasste 147743 Mctr. gegen 44594 Mctr. im Vorjahre.

In der diesjährigen Nr. 87 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." sind diejenigen Tarifermässigungen der einzelnen Bahnen zusammengestellt, welche dieselben infolge der früheren Aufforderung des K. K. Handels- und Ackerbauministeriums für den internen Transport von Futtersendungen bewilligt haben.

Vorkehrungen gegen die Cholera.

a) Im Einvernehmen der beiderseitigen Ministerien wurde auf Grund der Dresdener Konvention die Ein- und Durchfuhr von Leibwäsche im gebrauchten ungereinigten Zustande, von getragenen Kleidungsstücken, ferner von benutztem Bettzeuge, dann von Hadern und Lumpen aus dem Französischen Hafen im Golf von Lyon und den angrenzenden Departements verboten. Von diesem Verbote sind gewisse Gattungen von Hadern ausgenommen. Sofern die erstgenannten Gegenstände als Reisegepäck oder infolge eines Aufenthaltwechsels als Uebersiedelungseffekten befördert werden, unterliegen dieselben der sanitätspolizeilichen Revision.

b) Bezüglich der Kloseteinrichtungen bei den Aborten der Eisenbahn-Personenwagen hat das K. K. Handelsministerium den Bahnverwaltungen bekannt gegeben, dass diese Einrichtungen unter normalen Verhältnissen vollkommen zweckmässig sind, dass dieselben aber angesichts der drohenden Choleragefahr eine entsprechendere Konstruktion erhalten müssen. Dieselbe wurde gemäss dem Gutachten des obersten Sanitätsrathes den Verwaltungen in der diesjährigen Nr. 86 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." mit der Aufforderung bekannt gegeben, diesen Gegenstand zur Erzielung eines gleichartigen Vorgehens aller Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen bei der nächsten gemeinsamen Direktorenkonferenz zu besprechen und über das Resultat unter gleichzeitiger Stellung von weiteren Anträgen schleunigst zu berichten.

Das Bremsausmaass für normal betriebene Eisenbahnen, sowie für Lokalbahnen.

Das gegenwärtig gültige Bremsausmaass war vom K. K. Handelsministerium auf 1 Probejahr genehmigt worden. Dasselbe hat nun die Verlängerung dieses Termins für die Anwendung dieser probeweisen Bremsvorschriften bis dahin bewilligt, als die Einführung der neuen „Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst" erfolgen kann. Inzwischen soll die Direktorenkonferenz im Einvernehmen mit dem Verbande der Oesterreichischen Lokalbahnen über die Erfahrungen bei der Anwendung des Bremsausmaasses sich aussprechen, um darüber längstens bis 1. November d. J. an das genannte Ministerium zu berichten.

Umfriedung aller absturzgefährlichen Bahnstrecken.

Den Verwaltungen der Privatbahnen ist hierüber von der K. K. Generalinspektion folgender Erlass zugekommen:

„Im Interesse der persönlichen Sicherheit des Bahnpersonals, aber auch des die Bahnen benutzenden Publikums scheint es geboten, die Bestimmungen des § 5 lit. e H.-M.-V. v. 15/9. 1887, betreffend die Anbringung von Geländern bei Brücken, auf alle jene Eisenbahn-Bauwerke (überschüttete Objekte, Stütz- und Futtermauern, Steinsätze u. dergl.) auszudehnen, welche für längs der Bahn gehende Personen eine Absturzgefahr in sich bergen. Hierbei könnten bei den überschütteten Objekten auch Abfriedungen seitlich des Bahnplanums an die Stelle der Geländer treten. Aus demselben Grunde müssen auch alle innerhalb der äussersten Weichen einer Station oder Haltestelle gelegenen derartigen Bauwerke, gleich den offenen Objekten, mit Geländern oder Abfriedungen versehen werden, wenn nicht schon durch die etwa bestehenden Stationseinfriedungen die Absturzgefahr beseitigt wird. Das Gleiche wird endlich bei allen anderen ausserhalb der Stationen und des durch die Brückenverordnung normirten Bereiches liegenden Bauwerken dann der Fall sein, wenn bei ihnen die Gefahr eines Absturzes vorhanden ist. Um nun die Tragweite einer in dieser Hinsicht etwa zu treffenden Verfügung ermessen zu können, scheint es vorerst wünschenswerth, die annäherungsweisen Kosten der im Rahmen der vorstehenden Ausführungen zu bewirkenden Herstellungen kennen zu lernen. Die geehrte Verwaltung wird daher eingeladen, diesen Kostenbedarf rücksichtlich der im dortigen Betriebe befindlichen Bahnlinien ermitteln zu lassen und mit thunlichster Beschleunigung, spätestens aber bis 1. September 1893, hierher bekannt zu geben."

Erleichterungen im Güterverkehr.

Auch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat über Ansuchen der Brünner Handels- und Gewerbekammer dieselben Erleichterungen dem verfrachtenden Publikum zugestanden, wie solche die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn bereits gewährt hat (s. Nr. 58 S. 559 d. Ztg.).

Einlagerung von Marktwaaren auf längere Zeit.

Die Verwaltung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen hat die zweckmässige Einrichtung getroffen, dass von der in § 70 des Betriebsreglements angeordneten Feilbietung der länger als 4 Wochen unanbringlich lagernden Waaren, wenn sie für einen Markt bestimmt sind, dann abgesehen werden kann, wenn dieselben die darauf lastenden Gebühren decken und dem Verderben nicht ausgesetzt sind; sobald dieser Fall eintritt, sind aber die Parteien von der bevorstehenden Feilbietung zu verständigen, damit sie ihr Interesse wahrnehmen können.

Konferenz der Referenten mehrerer Oesterreichischer Kronländer, betreffend das neue Lokalbahngesetz.

Die Oesterreichische Regierung arbeitet an dem Entwurfe eines neuen Lokalbahngesetzes, da das bestehende mit Ende dieses Jahres ausser Kraft tritt; sie hat deshalb die Landesausschüsse der einzelnen Kronländer aufgefordert, die Wünsche bekannt zu geben, welche in dem betreffenden Lande bezüglich der Errichtung neuer Lokalbahnen gehegt werden. Auf Einladung des Niederösterreichischen Landesausschusses traten die Referenten der Landesausschüsse mehrerer Kronländer zusammen und besprachen sehr eingehend die Lokalbahnsysteme, welche derzeit in den einzelnen Kronländern bestehen, und die Wünsche der einzelnen Länder. Das Ergebniss der Berathung wird den Berichten zu Grunde gelegt werden, welche die Referenten der einzelnen Kronländer gesondert der Regierung unterbreiten werden. Ein kollektiver Schritt der sämmtlichen Kronländer wird auf diesem Gebiete nicht unternommen werden.

Versammlung des Verbandes der Oesterreichischen Lokalbahnen.

In dieser Versammlung wurde der Bericht des Ausschusses über die von den Mitgliedern des Verbandes eingelaufenen Anträge zum Lokalbahngesetze vom 17. Juni 1887 erstattet. Bekanntlich wurde der Verband vom Handelsministerium aufgefordert, zu dem neuen Lokalbahngesetze ein Gutachten über die auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens gemachten Erfahrungen abzugeben und wegen Abänderung des bestehenden Lokalbahngesetzes möglichst bestimmt zu formulirende Anträge längstens bis 1. August d. J. zu stellen. Der Ausschuss hat nunmehr zu den einzelnen Artikeln des Lokalbahngesetzes Zusatz- und Abänderungsanträge gestellt, welche in der Konferenz angenommen wurden und als Basis der dem Handelsministerium zu überreichenden Eingabe dienen werden. Zum Artikel I beantragt der Ausschuss, es sei für untergeordnete Bahnen — Tertiärbahnen oder Bahnen mit beschränktem Verkehre — im neuen Gesetze ein neuer Abschnitt aufzunehmen. Zum Artikel III, betreffend die Ermächtigung der Regierung zur Gewährung von Ausnahmen bei Festsetzung der Tarife wurde beantragt: „Aufstellung einfacher, leicht handzuhabender Tarife für Personen- und Güterbeförderung"; ferner: „Insolange Lokalbahnen eine 5 % Verzinsung ihres Aktienkapitals nicht erreichen, steht ihnen freie Tarifbestimmung zu". Zu Artikel V, welcher von den seitens der Regierung zu gewährenden Begünstigungen handelt, wurde u. a. beantragt, dass der Fahrkartenstempel bei allen konzessionirten Lokalbahnen bedingungslos zu entfallen habe, und dass Lokalbahnen von jeder Konkurrenzleistung zu befreien seien, insolange eine entsprechende Verzinsung nicht erreicht ist. Dem Strassenbahnwesen wäre im neuen Gesetze ein eigener Abschnitt einzuräumen.

Konzessionirung der Lokalbahn Balaton=St. György-Somogy=Szobb.

Das effektive Baukapital dieser dem Grafen Julius Széchényi und Emerich Hunyady konzessionirten, 58,6 km langen Lokalbahn ist mit 1563000 fl. bemessen. Dieselbe geht von der Station Balaton=St. György der Linie Budapest-Kanisza-Pragerhof der Südbahn aus, zweigt von der in ihrem Betriebe stehenden Linie Balaton=St. György-Keszthely ab und führt nach der Station Somogy=Szobb der Hauptlinie Budapest-Dombovar-Zakany-Agram. In der Konzessionsurkunde sind die künftigen Stationen dieser Lokalbahn angeführt, welche wir bei der s. Z. Eröffnung dieser Bahn nachtragen werden.

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Monat Juni d. J.

In diesem Monate haben vereinnahmt (die Differenz gegen das Vorjahr ist durch ± ausgedrückt):

a) die Ungarischen Staatseisenbahnen . . . . . 6 110 100 fl. für 1 km 816 fl. (+ 92 949 fl., für 1 km + 12 fl.),
b) die übrigen Haupt- bezw. Privatbahnen . . . 1 122 549 „ für 1 km 802 fl. (— 37 845 fl., für 1 km — 27 fl.),
c) alle Lokalbahnen zusammen . . . . 674 912 „ für 1 km 197 fl. (+ 85 491 fl., für 1 km + 16 fl.).

sämmtliche vorstehend bezeichneten Bahnen . 7 907 561 fl. für 1 km 645 fl. (+ 140 595 fl., für 1 km + 2 fl.).

Im ersten Halbjahre 1893 haben diese Bahnen vereinnahmt:

a) 34 870 653 fl. (+ 1 248 723 fl.), für 1 km 4 658 fl. (+ 165 fl.)
b) 6 279 604 „ (+ 15 858 „), „ 1 „ 4 485 „ (+ 11 „)
c) 3 585 082 „ (+ 494 005 „), „ 1 „ 1 048 „ (+ 111 „)

zus. 44 735 339 fl. (+ 1 758 586 fl.).

Die kilometrischen Einnahmen sämmtlicher Ungarischen Eisenbahnen beziffern sich für das erste Halbjahr 1893 auf 3 652 fl., d. i. + 95 fl. gegen das Vorjahr.

Stand der Eisenbahnbauten Ende Juni d. J.

Zu der mit Ende des Monats Mai ausgewiesenen Zahl von 415,2 Eisenbahnbaukm sind durch den Beginn des Baues der Linie Gablonz-Tannwald der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz 14,8 km und durch den Baubeginn der Lokalbahn Monfalcone-Ronchi-Cervignano der Friauler Eisenbahngesellschaft 14,9 km zugewachsen. Fertiggestellt und (wie in dieser Zeitung schon berichtet) dem Verkehre übergeben wurden: die Sekundärbahn Schrambach-Kernhof der K. K. Staatsbahnen mit 25,7 km und die Theilstrecke Strobl-St. Lorenz der Salzkammergut-Lokalbahn mit 22,8 km. Es verblieben somit mit Schluss des Monats Juni 396,4 Eisenbahnkm in Bauausführung, wovon 96 km auf Staatsbahnen und 300,4 km auf Privatbahnen entfallen. Auf diesen in Bau begriffenen Linien ist ein namhafter Fortschritt zu verzeichnen. Die Zahl der im Monat Juni beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat sich infolge des Ausfalles der eröffneten Strecken von 18 981 auf 15 459 vermindert und beträgt 42 im Durchschnitt für das Kilometer.

Zugverspätungen im Monat Juni d. J.

In jenem Monate kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 107; bei den Personenzügen über 20 Minuten 205; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 36; im ganzen 348. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und aussergewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, Hindernisse auf der Bahn, mangelhaften Zustand der Bahn, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 25.

Ungarische Staatsbahnen: Erweiterung der Betriebsbefugnisse der Station Ladamos.

Die bisher nur für den Eilgut- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr eingerichtet gewesene Station Ladamos der Linie Klein-Kopisch-Hermannstadt der Königlich Ungarischen Staatsbahnen wurde am 1. d Mts. auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Unzulässigkeit der Eideszuschiebung an einen Eisenbahndirektor (Rechtsfall).

Während der Bahnfahrt ging die Thür eines Personenabtheils auf und als eine darin befindliche Reisende die Thür schliessen wollte, erlitt sie von der durch den Wind zugeschlagenen Thür eine Quetschung am Daumen, wegen welcher sie eine Klage auf Ersatz der Heilungskosten und des Verdienstentganges, sowie auf Schmerzensgeld anstrengte. Die I. Instanz gab diesem Begehren vollinhaltlich Folge, während die II. Instanz dasselbe gänzlich abwies. Der K. K. Oberste Gerichtshof sprach mittelst Entscheidung der Klägerin die Hälfte des Schmerzensgeldes und des Verdienstentganges zu, wies aber das Begehren um Ersatz der Heilungskosten ab. In der Begründung wird auseinandergesetzt, dass die Kondukteure verpflichtet sind, die Wagenthüren vor dem Zugabgange zu verschliessen, und da nicht nachgewiesen wurde, dass jemand die Thür geöffnet habe, dieses Oeffnen, bezw. Zuschlagen der Thür als eine Ereignung im Verkehre anzusehen ist, für welche die Bahn nach dem Unfallgesetze zu haften hat. Die Klägerin hat aber, als sie die Thür schliessen wollte, die Unvorsichtigkeit begangen, ihren Daumen an eine Stelle zu setzen, an welcher sie beim Zuschlagen der Thür durch den Wind getroffen werden konnte, daher habe sie und die Bahn nach privatrechtlichen Grundsätzen den Schaden zu gleichen Theilen zu tragen. Die Abweisung des Ersatzes der Heilungskosten erfolgte aber deshalb, weil die Klägerin über die Höhe dieser Kosten keinen anderen Beweis, als den hierüber dem Direktor der fraglichen Bahn aufgetragenen negativen Haupteid beibrachte. Die Zulässigkeit der Eidesauftragung gegenüber einer geklagten juristischen Person setzt aber voraus, dass der Deferent eine physische Person namhaft mache, welche von dem zu beschwörenden Thatumstande aus eigener Wahrnehmung Kenntniss habe, was doch von dem Direktor einer grossen Bahnunternehmung, der bei dem fraglichen Unfall nicht selbst zugegen war, unmöglich behauptet werden kann. (Nr. 33 des „V.-Bl.“ 1893.)

Ersatz für den Mindererlös für eine wegen Unanbringlichkeit von der Bahnanstalt veräusserte Sendung (Schiedsspruch).

Eine nach Lemberg aufgegebene Sendung Jute wurde vom Adressaten nicht angenommen, infolge dessen nach längeren Korrespondenzen zwischen der Bahndirektion und dem Aufgeber die Sendung veräussert und von diesem die Differenz zwischen dem Mindererlös und demjenige Betrage, um welchen der Aufgeber die Waare zurücknehmen bezw. einem anderen Adressaten zusenden wollte, mit einer Klage beim Wiener Eisenbahn-Schiedsgericht beansprucht. Seitens der Bahndirektion wurde eingewendet, dass dem Aufgeber Gelegenheit geboten war, bei der Feilbietung zu erscheinen und die Nichtbeachtung des Anbotes des Aufgebers auch damit begründet, dass dieselbe an ihr Anbot eine unwirksame Verfügung geknüpft habe.

Das Schiedsgericht verurtheilte die Bahnunternehmung aus folgenden Gründen: Der Aufgeber hat die Eisenbahn-Betriebsdirektion in Lemberg beauftragt, dass, falls für die vom Adressaten nicht übernommene Waare bei der Feilbietung ein Erlös von mehr als 450 fl. nicht erzielt werden könnte, diese Waare für seine Rechnung einem anderen Adressaten zu senden sei. Der Aufgeber hat daher im Sinne des § 61 des Betriebsreglements sich zur Zurücknahme der Waare bereit erklärt, falls der angegebene Erlös nicht zu erzielen sei. Das Schiedsgericht ist auf die Frage, ob die Betriebsdirektion in Lemberg verpflichtet gewesen sei, einen derartigen Auftrag anzunehmen, nicht eingegangen, weil aus der gepflogenen Korrespondenz hervorgehe, dass dieser Auftrag, so wie er ertheilt war, von der Betriebsdirektion in Lemberg thatsächlich angenommen worden sei. Unter allen Umständen wäre es, falls dieser Auftrag abgelehnt werden wollte, Aufgabe der Betriebsdirektion gewesen, hiervon den Aufgeber zu verständigen. Es gebiete dies der den Handelsverkehr beherrschende Grundsatz von Treue und Glauben und es sei auch nach § 61 des Betriebsreglements Aufgabe der Bahn, das Interesse des Absenders zu wahren. Dadurch aber, dass die Betriebsdirektion Lemberg entgegen dem ertheilten und von ihr angenommenen Auftrag, der betreffenden Station die nöthige Weisung zu ertheilen unterliess, hat sie es verschuldet, dass die Waare um einen geringeren als den vom Aufgeber bezeichneten Betrag feilgeboten wurde. Der Schaden ist daher durch die Bahn verursacht worden. Die Höhe desselben liegt erwiesen vor, ist auch von der geklagten Bahn nicht bestritten worden. Der Klageanspruch ist daher begründet. („Wiener Allgemeine Zeitung“ vom 9. Juli d. J.)

Konstituirende Versammlung der K. K. priv. Friauler Eisenbahngesellschaft am 27. Juli d. J.

Diese Gesellschaft, deren Konzession und Anlagekapital in Nr. 58 S. 558 d. Ztg. besprochen wurde, hat sich rascher als erwartet in Wien konstituirt und den Verwaltungsrath gewählt, in welchen die Regierung, obzwar dazu berechtigt, kein Mitglied entsendet hat.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der Deutsch-Russische Zollkonflikt trifft mit der handelspolitischen Verständigung zwischen Oesterreich-Ungarn und Russland zusammen und daraus wird die Hoffnung abgeleitet, dass sich für unsere Industrieartikel ein neues Ausfuhrgebiet in Russland eröffnet und dass Russisches Getreide seinen Weg über Oesterreichische Bahnen nehmen werde. Diese Erwägung gab den Ausschlag für eine kräftige Kurssteigerung unserer Exportbahnen. So notiren: Nordbahn (2890), Nordwestbahn (214,50), Elbethalbahn (336,50), Staatsbahn (307,50) und Südbahn (103,75). Die Wiener Börsenkammer beschloss die Notirung der Aktien der Bozen-Meraner Bahn, der 4 % Prioritätsobligationen der Lokalbahn Laibach-Stein, der 4 % Prioritätsobligationen und Prioritätsaktien der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft beim K. K. Finanzministerium zu befürworten; endlich die Aktien der Leoben-Vordernberger Eisenbahn nunmehr mit laufenden Zinsen vom 1. Januar d. J. zu handeln. (Ueber die finanziellen Verhältnisse dieser Eisenbahntitres berichten wir demnächst.) Von den Augustfälligkeiten und zwar:

an Kupons für 22,9 Millionen Gulden und an Kapitalsrückzahlungen für 8,9 Millionen Gulden, zusammen 31,8 Millionen Gulden, dürfte ein grosser Theil der Börsenspekulation zufliessen, daher ein weiteres Steigen der Kurse nicht unwahrscheinlich ist.

Aus der Schweiz.

Eigerbahn.

Die im Juni 1892 konzedirte Eisenbahn, von der man neuerdings spricht, würde eine Maximalsteigung von 60 % erhalten und zum grössten Theil in Tunneln liegen. Die Fahrt würde ungefähr 50 Minuten erfordern. Es ist elektrischer Betrieb vorgesehen und soll die Sützlimen die nöthige Wasserkraft zur Erzeugung der elektrischen Kraft liefern. Der Kostenvoranschlag sieht vor für den Unterbau 2 300 000 Frcs., für den Ober- und Hochbau 560 000 Frcs., maschinelle Anlagen 240 000 Frcs., Wagen 70 000 Frcs. und für die Anlage insgesammt 3 900 000 Frcs. Der Fahrpreis bis zur Eigerspitze (3 970 m über dem Meere) würde 20 Frcs. betragen.

Jura-Simplonbahn.

Die Jura-Simplonbahn möchte ihre sämmtlichen Obligationen, soweit sie nicht schon zu 3,5 % verzinslich sind, in 3,5 % Papiere umwandeln. Es bestehen aber Zweifel darüber, ob eine Anzahl Anleihen der ehemaligen Westbahnen überhaupt umgewandelt werden können. Um sich hierüber zu vergewissern, hat die Direktion mit Ermächtigung des Verwaltungsrathes nunmehr eine der fraglichen Anleihen vom Jahre 1854 im Betrage von 1 059 000 Frcs. zur Rückzahlung bezw. Umwandlung gekündigt. Von Obligationsinhabern wurde aber schon auf Grund der in den betreffenden Obligationen enthaltenen Bedingungen das Recht einer Rückzahlung vor Verfall bestritten. Es wird infolge dessen zu einem richterlichen Entscheide kommen, dessen Ausgang dann auch für die in gleicher Linie stehenden älteren Obligationen, sowohl für die Inhaber als auch für die Eisenbahngesellschaft maassgebend sein wird.

Nordostbahn.

Die Betriebseröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn wird voraussichtlich am 15. November d. J. erfolgen.

Schweizerisches Eisenbahndepartement.

In einem Kreisschreiben vom 1. Juli d. J. macht das Departement, infolge eingelaufener Klagen, aufmerksam auf die ungenügende Lüftung der Wagen vor Abgang von der Anfangsstation, wodurch im Sommer eine unerträglich hohe Temperatur im Wageninnern entstehe. Das Departement verlangt bessere Lüftung und Begiessen der Wagendecken mit Wasser. Ferner wird verlangt, dass eine volle Besetzung der Sitzbänke möglichst vermieden werde. In den Nachtzügen sollen womöglich in einem Wagenabtheil oder im entsprechenden Raum eines Durchgangwagens nicht mehr als 4 Personen Platz nehmen. Es soll ferner dafür gesorgt werden, dass jederzeit ein Ueberschuss von Plätzen über das regelmässige Bedürfniss vorhanden sei. Ein anderes Kreisschreiben verlangt mehr Sorgfalt bei Einstellung von mit Stroh und ähnlichen Materialien beladenen Güterwagen, weil Unvorsichtigkeit im Eindecken mehrmals zu Brandausbrüchen Anlass gab.

Aus Italien.

Statistische Mittheilungen.

Canaveser Eisenbahn und Trams. Der Bericht für das abgelaufene Betriebsjahr legt dar, wie das Unternehmen seit 1883 von 33 auf 71 km Längenausdehnung des Netzes und die Einnahme von 247 288 auf 532 876 L. gewachsen; das gesammte Anlagekapital beträgt jetzt 2 400 000 L. Auf der Eisenbahn Settimo-Rivarolo-Castellamonte wurden 384 065 Lire vereinnahmt, davon 149 335 L. für Personen und 144 329 L. für Güter, d. h. für jedes der 31 km bezw. 5 387 und 4 656 L. Der bereits erwähnten gesammten Roheinnahme im Betrage von 532 876 L. stand eine Betriebsausgabe von 382 354 L. (62,36 % der Einnahme) gegenüber; es bezifferte sich daher die Reineinnahme unter Hinzurechnung des Vortrages aus dem Vorjahr, sowie Abrechnung der satzungsmässigen Rücklagen und Entnahmen auf 46 703 L., infolge dessen die Aktien des ersten Anlagekapitals sich mit 10 L. verzinsten und sämmtliche Aktien eine Dividende von 3,50 L. erhalten konnten.

Königliche Gesellschaft der Sardinischen Eisenbahnen. Betriebsjahr 1892: Verkehrseinnahme 1 709 019 Lire (gegen 1891 weniger um 39 247 L.), sonstige Einnahme 18 630 L. (weniger um 8 000 L.), staatliche Beihilfe zur Reineinnahme 6 149 355 L, sodass sich die für den Abschluss maassgebende Gesammtgutschrift auf 8 579 298 L. und die Gesammtbelastung auf 6 915 762 L. stellt (gegen das Vorjahr um 56 945 L. weniger). Unter Zurechnung des Vortrages aus 1891 belief sich der Reinertrag auf 1 762 796 L.; hiervon wurden 125 ausgelooste Aktien zu je 300 L. getilgt, auf jede Aktie 15,30 L. Zinsen und Dividende gezahlt, dem Reservefonds 83 777 L. überwiesen und der Rest mit 119 619 L. der neuen Rechnung vorgetragen.

Für das laufende Jahr 1893 wurden vorveranschlagt: gesammte Einnahme 8 563 095 L., gesammte Ausgabe 6 851 351 L, und 1 711 744 L. Ertrag.

Turin-Ciriè-Lanzo. Betriebseinnahme 531 468 L. (mehr um 4 134 L.) sonstige Einnahme 23 344 L.; verfügbarer Reinertrag 20 524 L. Jede Aktie 2. Ausgabe erhält 6 % und jede 1. Ausgabe 2,5 %.

Turin-Pinerolo-Torre Pellice. Für 1892 betrug die Betriebseinnahme 802 020 L. (rund 17 000 L. weniger als im Vorjahre), die Bilanz in Gutschrift und Belastung 5 110 499 L. und der Reinertrag 310 522 L.; letzterer gestattete einschl. der Dividende eine Verzinsung jeder Aktie der Kapitalsanlage mit 18 L. und die Vertheilung einer weiteren Dividende an die Stammaktien in Höhe von 5,5 L.

Mailand-Vigevano. Die Hauptversammlung der Aktionäre genehmigte für 1892 die Zahlung von 23 L Zinsen auf jede Aktie und die Zutheilung von je 300 L. für das Jahr 1893 an jeden der 3 Rechnungsrevisoren. Der Reinertrag des Gesellschaftsunternehmens für das abgelaufene Betriebsjahr bezifferte sich auf 329 839 L., wovon 16 620 L. zum Reservefonds zurückgelegt wurden.

Bielleser Bahnen. In der Hauptversammlung der Aktionäre wurde festgestellt, dass die gesammte Roheinnahme für 1892 im Betrage von 639 422 L. gegen das Vorjahr um 9 997 L. zurückgeblieben ist (nur Gepäck und Eilgut hatten einen unbedeutenden Mehrertrag gebracht), und dass der Betriebsüberschuss sich auf 281 817 L. belief. Dieser gestattete die Vertheilung von 26 L. an jede der gewöhnlichen und von 3,50 L. an jede der auszuloosenden Stammaktien zu je 450 L. Auf neue Rechnung wurden 30 952 L. vorgetragen.

Seil-, Tram-, elektrische und Kleinbahnen.

Seilbahn Como-Brunate. Die Gesellschaft für Bau und Betrieb dieser Bahn, welche bald nach dem Auftauchen des Entwurfes noch in 1891 sich gebildet hatte, reichte vor kurzem den ausgearbeiteten Plan dem Ministerium zur Genehmigung ein, mit dem gleichzeitigen Antrage, diese Bahn als im öffentlichen Nutzen liegend erklären, sowie auf die Dauer von 30 Jahren eine kilometrische Beihilfe von 3 000 L. jährlich bewilligen zu wollen. — Die Bahn zieht in gerader Linie, hat in waagerechter Projektion 958 m Länge und zwischen den beiden Endpunkten einen Höhenunterschied von nahezu 495 m; der obere Bahnhof Brunate liegt 694 m über Meereshöhe und wechselt die Neigung zwischen 3,5 und 5,5 %. Der Oberbau wird ausgerüstet mit eisernen Winkel-Querschwellen, mit Vignolesschienen von 18 kg Gewicht auf das laufende Meter bei 11 cm Höhe und mit mittlerer Zahnstange nach Riggenbach; das Seil läuft auf Rollen sowie um Trommeln und wird die bewegende Kraft von einer Dampfmaschine auf dem oberen Bahnhof geliefert.

Mailand. Versuchsweise auf Jahresdauer hat der Obere Ausschuss der öffentlichen Arbeiten der allgemeinen Italienischen Elektrizitätsgesellschaft (System Edison) die Genehmigung zur Anlage und Betrieb einer elektrischen Bahn von der Piazza del Duomo bis Corso Sempione ertheilt. Die Firma Thomson-Houston ist mit der Ausführung derselben seitens der Edisongesellschaft beauftragt worden. Auch hier ist die oberirdische Führung durch ein Leitwägelchen angenommen. Die neue Linie soll 5 Monate nach Abschluss des Vertrages zwischen den beiden Firmen, d. h. im Laufe des Monats September d. J., endgültig fertiggestellt und dem öffentlichen Verkehr übergeben sein.

Trambahn Florenz-Greve (Chianti). Von diesen der Gesellschaft für Trambahnen der Provinz Florenz zugehörigen Linien wurde die 8 km lange Strecke Passo di Pecorai-Greve am 3. April d. J. für Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Dampftram Chieri-Castelnuovo d'Asti. Der Ausschuss für diesen Tram, gebildet aus Vertretern der betheiligten Orte, welche bisher eine Beihilfe von 93 000 L. bewilligt haben, hatte bei der Stadtverwaltung Turin einen bedingungslosen Zuschuss von 4 000 L. beantragt. Obwohl die Verbindung mit Turin nur eine mittelbare wird, hat diese Stadt, mit Rücksicht auf die Verhältnisse von Castelnuovo als Hauptort eines Kreises mit nicht unbedeutendem Handel und Landwirthschaft und auf die für Turin daraus erwachsenden Vortheile, einen Zuschuss von 6 000 L. bewilligt.

Elektrische Trambahnen und Seilbahn zu Genua. Nach wiederholten Versuchen, welche eine mittlere Geschwindigkeit von rund 12 km in der Stunde ergaben, ist die mit oberirdischer Stromzuleitung erbaute elektrische Bahn

in der Assarottistrasse anfangs Juni d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Der Betrieb wird nur auf einem Geleise bewerkstelligt und zwar vermittelst zweier gleichzeitig von den beiden Enden der Strecke abgehender und in entgegengesetzter Richtung fahrender Wagen, welche in der Mitte auf kurzer Ausweichestelle an einander vorbeifahren. Die Neigungsverhältnisse der Strecke gestatten nur Wagen mit einer beschränkten Anzahl von Personen (je 24) und machen ausser der Vorrichtung zum Umstellen des elektrischen Stromes bezw. Motors die Verwendung zweier Bremsen nothwendig, von denen die eine auf die Räder, die andere auf die Schienen wirkt, wodurch ein fast augenblickliches Anhalten ermöglicht wird.

Strategische Seilbahn Perrero-Prali. Diese Seilbahn, welche eine vorwiegend militärische Bedeutung hat, indem binnen weniger Minuten eine beträchtliche Anzahl Truppen nach einem wichtigen Punkte geschafft werden kann, welcher sonst nur durch mühseligen Marsch in mehr als zehnfacher Zeit erreichbar, ist in ihren Vorarbeiten vom Hauptmann Arbarello (Artilleriedirektion zu Turin) fertiggestellt worden; die Enteignungen werden nachdrücklich gefördert und der begonnene Bau soll beschleunigt werden. Die Linie soll auch von sonstigen Personen benutzt werden dürfen, jedoch nur unter gewissen Bedingungen. Die Bauausführung hat die Firma Brayda & Co. übernommen, Besitzerin der Talkgruben zu Crosetto und Sapassé, da die Beförderung der Grubenerzeugnisse hierdurch wesentlich erleichtert wird, während die Leitung der Anlage des Bahnkörpers einem Englischen Ingenieur übertragen wurde.

Die Bahn wird in der Hauptsache als Seilbahn und theilweise als Kleinbahn nach Decauville's System hergestellt; 4 von den 6 anzulegenden Bahnhöfen werden durch 3 Seile verbunden, von denen jedes 900 m lang ist und rund 3000 kg wiegt. An jedem Seilende wird ein Wagen befestigt und während der obere mit Talk beladen vermöge seiner Schwere abwärts fährt, zieht er am anderen Ende einen leeren bezw. leicht (z. B. mit Personen) beladenen Wagen aufwärts. Die anderen beiden Bahnhöfe sind lediglich durch ein mässig geneigtes Geleise nach Decauville angeschlossen, auf welchem die beladenen Wagen durch die eigene Schwerkraft abwärts rollen, während leere usw. Wagen durch Pferde oder Maulthiere aufwärts befördert werden. Die Regierung, welcher die Enteignungskosten zur Last fallen, erhält das Recht, sich zur Beförderung von Militär jederzeit der Bahn zu bedienen, gegen eine mässige, noch festzusetzende Entschädigung.

Tram Cremona - Ostiano. Infolge Zahlungseinstellung des Hauses Bastogi als Konzessionärin dieser Trambahn, ist seitens des Gerichtes zu Verona die Zwangsverwaltung derselben durch den derzeitigen Leiter unter dessen voller Verantwortlichkeit zu Gunsten der Gläubiger angeordnet worden.

Trambahn Pieve - Cento - Pontelagoscuro-Copparo-Ferrara. Die Gemeindevertretung von Ferrara genehmigte die Vorschläge bezüglich dieser Linie und gab dem Wunsch nach möglichst baldigem und vollkommenem Anschluss des Ostens der Provinz Ausdruck.

Kleinbahn nach der Barytgrube zu Primaluna. Aus Como hat der Pächter bezw. Leiter einer der Gemeinde Primaluna gehörigen Barytgrube dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten den Antrag unterbreitet, ihm die Genehmigung zur Anlage einer privaten Anschlussbahn gemäss gesetzlicher Vorschrift ertheilen zu wollen, um dann den endgültigen Bauentwurf aufstellen und einreichen zu können. Die gesammte Bahn wird 750 m lang, wovon 550 m als Kleinbahn nach Decauville's System und 200 m als Seilbahn angelegt werden sollen.

Elektrische Trams und Seilbahn zu Genua. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat die von der Stadtverwaltung vorgelegten Entwürfe genehmigt, die Konzession für Bau und Betrieb veranlasst und die Ausführung der Linien als im öffentlichen Interesse liegend anerkannt. Die 4 in Rede stehenden Linien sind: 1. elektrischer Tram von der Piazza Principe nach der Piazza Brignole mit Abzweigung ab Piazza Portello nach der Piazza de Ferrari; 2. desgl. von der Piazza Corvetto über die Piazza Manin und Staglieno nach S. Gottardo; 3. desgl. von der Piazza Acquaverde zum Corso S. Ugo; 4. Seilbahn vom Zeccaplatz nach der Chiappemauer.

Dampftram Borgo S. Donnino - Salsomaggiore. Die Verwaltungen des Adria- wie des Mittelmeernetzes haben bei dem Ministerium die Genehmigung zur Ausführung eines Gemeinsamkeitsdienstes für die Personen- und Gepäckbeförderung zwischen Bahnhöfen der beiden grossen Netze und dem genannten Dampftram nach den Heilquellen zu Salsomaggiore nachgesucht. Dieser Gemeinsamkeitsdienst ist seitens der Betheiligten schon längst erstrebt worden.

Dampftram Este - Vicenza. Die Stadt Vicenza hat die Anregung zu dem Bau eines Dampftram zur Erschliessung des südlichen Theiles der Provinz bezw. zum Anschluss an die Hauptorte Lonigo, Montagnano und Este wieder aufgenommen. Gegen die Hauptlinie Vicenza-Noventa-Montagnano konnte ein Einwand füglich nicht erhoben werden, da dieselbe naturgemäss auf der Rivierastrasse entlang läuft, welche für den Bahnkörper leicht und passend verwendbar ist, dagegen war dies hinsichtlich der Linie Lonigo - Este, die zum Theil den alten Entwurf der Venetianischen Baugesellschaft (auf vorhandenen Strassen) von neuem auffrischt, bezüglich einiger Kilometer aber der völligen Neuherstellung eines Bahnkörpers bedarf, nicht ausgeschlossen. Die einzelnen Ortsausschüsse wie derjenige für den Gesammtentwurf haben inzwischen den Kostenpunkt für die ganze Tramanlage festgestellt, unter Abzug der Beihilfe seitens der Provinz und die Antheile ausgeworfen, welche auf die einzelnen betheiligten Gemeinden entfallen.

Trambahn Casale Monferrato-Valle Stura. Die seitens der Stadtvertretung angeregten Berathungen unter den bedeutenden Gewerbe- und Handeltreibenden in der Stadt, sowie den Betheiligten von ausserhalb über den Bau einer Tramlinie oder einer schmalspurigen Eisenbahn Casale - Pontestura haben zu dem Ergebniss geführt, dass eine Trambahnverbindung ab Casale durch das Sturathal nach dem Po hin fest in Aussicht genommen ist, und dass ein Ausschuss gewählt wurde, welcher die vorliegenden Entwürfe eingehend zu prüfen hat. Für die Stadt Casale ist diese Linie noch insofern von besonderer Wichtigkeit, als dieselbe bisher mit nicht unbedeutenden Mitteln die Strasse Casale - Pontestura zu erhalten hatte, ohne ersichtlichen Nutzen.

Verschiedenes.

Wasserbauten. Der neue Gesetzentwurf hierfür will einen Theil des bestehenden Gesetzes über öffentliche Arbeiten vom 20. März 1865 den Forderungen der neueren Zeit entsprechend regeln und theilt die gesammten Bauten an öffentlichen Gewässern in 5 Klassen ein, nämlich: 1. den Staat allein betreffende; 2. Staat, Provinz und besondere Verbände angehende; 3. Staat, Provinzen und Gemeinden berührende; 4. in solche, welche nur für einzelne Verbände und 5. nur für einzelne Eigenthümer und Grundbesitzer von Wichtigkeit sind. Den ebenbezeichneten Körperschaften sollen auch die Kosten der ersten Anlage und der Erhaltung zur Last fallen; da nun in der 4. Klasse der Schutz der Eisenbahnanlagen und sonstigen Bauten von grossem allgemeinen Nutzen gegen Schädigung durch öffentliche Gewässer mitenthalten ist, so fallen die von den Bahnen hierfür aufzubringenden Kosten in diese Kategorie.

Verkehrsberichte. Die Südbahngesellschaft hatte Ende 1891 für das Adrianetz von sämmtlichen Bahnhofsvorstehern genaue und ins einzelne gehende Berichte über Verkehr und Betrieb auf den einzelnen Bahnhöfen und über dessen einzelne Dienstzweige verlangt, sowie über die besonderen Wünsche und Nothwendigkeiten im Hinblick auf die örtlichen Verhältnisse. Zur Anspornung waren dafür Geldprämien ausgesetzt; der Erfolg ist ein recht zufriedenstellender gewesen. St.

Aus Russland.

Die Riga-Dwinsker (Dünaburger) Eisenbahn im Jahre 1892.

Soeben ist der umfangreiche Rechenschaftsbericht der Riga-Dwinsker Eisenbahn für das Jahr 1892 erschienen. Er birgt ein reiches Material zur Beleuchtung der Rigaschen Handelsverhältnisse im verflossenen Jahre. Wir können uns an dieser Stelle nur auf einiges Wenige beschränken und verweisen diejenigen, die sich dafür interessiren, auf den Bericht selbst.

Ueber 3 Bahnen werden wir instruirt, zunächst über die Riga - Dwinsker und dann über 2 dieser Bahn unterstellte Bahnen: die Riga - Mühlgrabener Zweigbahn und die Riga-Bolderaaer Eisenbahn.

Die Riga-Dwinsker Eisenbahn hat 1892 525574 zahlende Passagiere befördert gegen 518085 im Jahre 1891. Von diesen 525574 Passagieren sind 404089 zum gewöhnlichen Tarif, 56000 Personen nach dem Militärtarif und 63046 Personen zum ermässigten Tarif befördert worden. Ausserdem passirten noch 1739 Arrestanten die Bahn. Von Interesse dürfte die Vertheilung der zum gewöhnlichen Tarif beförderten Passagiere auf die einzelnen Wagenklassen sein. Es fuhren 4792 Erwachsene und 184 Kinder in der I. Klasse, 22783 Erwachsene und 429 Kinder in der II. Klasse und die ungeheure Mehrzahl von 366152 Erwachsenen und 9987 Kindern in der III. Klasse. Eine IV. Wagenklasse existirt leider noch nicht. Die 525574 zahlenden Passagiere haben eine Strecke von 38663909 Werst zurückgelegt, so dass durchschnittlich auf den Passagier $73\frac{1}{2}$ Werst entfielen. Es ergab sich daraus eine Einnahme von 438491 R. — also etwa $\frac{1}{6}$ der Gesammteinnahme im Jahre 1892.

Im Jahre 1891 betrug die Einnahme 415 902 R. Für das verflossene Jahr ergibt sich ein Plus von 6 489 Passagieren, trotz des Wettbewerbs der Riga-Pleskauer Bahn. Freipassagiere, zu denen auch Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter zählen, sind 1892 74 070 befördert worden gegen 75 000 im Vorjahre. An Passagiergepäck gelangten 113 101 Pud zur Beförderung (1891: 107 000 Pud), die eine Einnahme von 13 793 R. ergaben. Güter und Frachten als Eilgut wurden 172 516 (137 000) Pud befördert, woraus eine Einnahme von 25 050 R. erzielt wurde. Vieh wurde als Eilgut 2 445 (2 167) Pud befördert. Diese Thiere haben 176 314 Werst zurückgelegt, so dass durchschnittlich auf jedes Thier 72,11 Werst kamen. Die Einnahme hierfür ist verhältnissmässig gering gewesen, nämlich nur 750 R.

Die Summen der Einnahmen im Schnell- (und Eilgut-) Verkehre betrugen 493 152 (468 629) R. Sie weisen mithin eine beträchtliche Steigerung auf.

Gehen wir nun zum Güterverkehre über, der die Haupteinnahmen ausweist, so ergeben sich folgende Zahlen:

Es wurden an Frachten befördert 36 058 180 (44 267 000) Pud. Sie ergaben eine Einnahme von 1 350 495 (1 668 339) R. Die Beförderung hat sich demnach stark vermindert, und zwar um 8 208 920 Pud, wobei wohl der Wettbewerb der Riga-Pleskauer Bahn arg mitspielt.

Vieh wurde befördert 97 457 (107 024) Pud oder aber, anders ausgedrückt: 6 005 Thiere, darunter 1 713 Pferde und 3 025 Stück Hornvieh.

Die Gesammteinnahmen aus der Beförderung im Güterverkehre im Jahre 1892 haben betragen 1 413 351 (1 715 667) R.

Auf der Riga-Bolderaaer Bahn sind 1892 159 160 (168 021) zahlende Passagiere befördert worden, die 1 763 330 (1 925 242) Werst zurückgelegt haben. Es entfallen auf den einzelnen Passagier mithin 11,1 Werst. Freipassagiere (einschl. Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter) sind 21 971 (23 096) befördert worden. Passagiergepäck gab es 8 867 (10 566) Pud, woraus die geringe Einnahme von 241 (319) R. erzielt wurde. Frachten und Güter als Eilgut sind 4 193 (4 040) Pud verzeichnet mit der geringfügigen Einnahme von 65 R., Thiere nur 85 Pud. Die Gesammteinnahme im Schnell- (und Eilgut-) Verkehre hat 19 370 (20 882) R. betragen.

Im Güterverkehre sind befördert worden: Frachten 1 653 206 (1 412 559) Pud. Die Einnahme ergab 10 938 (8 569) R. Vieh 1 680 (5 327) Pud. Einnahme nur 18 (40) R. Die Gesammteinnahme im Güterverkehre betrug 10 989 (8 638) R.

In umfangreichen Tabellen wird die Zahl der in den einzelnen Monaten beförderten Züge angegeben und die Zahl der zurückgelegten Werste. Danach ist der Höhepunkt der Beförderung erreicht worden:

auf der Riga-Dwinsker Eisenbahn im Oktober mit 495 Zügen und 99 054 Werst, auf der Riga-Mühlgrabener Zweigbahn gleichfalls im Oktober mit 388 Zügen und 2 835 Werst und endlich auf der Riga-Bolderaaer Bahn im Januar mit 268 Zügen und 4 816 Werst.

Die Gesammtübersicht über die Betriebseinnahmen und -Ausgaben ergibt für die Riga-Dwinsker Eisenbahn (einschl. Mühlgrabener Zweigbahn) im Jahre 1892 eine Gesammteinnahme von 2 414 626 (2 638 378) R. Die Ausgaben betrugen 2 065 648 (2 235 180) R. und die Reineinnahme 348 978 (403 198) R.

Die Riga-Bolderaaer Bahn ergab eine Gesammteinnahme von 153 534 (150 222) R., während sich die Gesammtausgabe auf 123 541 (139 866) R. bezifferte. Mithin stellt sich die Reineinnahme auf 29 993 (10 356) R. Das Betriebsjahr 1892 ist also für die Riga-Bolderaaer Bahn sehr günstig ausgefallen.

Gesellschaft der Südostbahnen.

Die Vereinigte Behörde des Ministerkomitees und des Departements der Reichsökonomie berieth, wie schon gemeldet, in ihren Sitzungen vom 25. und 29. Mai und 1. und 8. Juni d. J. über die Vorstellung der Minister der Finanzen und der Verkehrsanstalten bezüglich der Bildung der Gesellschaft der Südostbahnen. Das gemäss den Bemerkungen dieser Behörde in einigen Punkten abgeänderte Projekt der Gesellschaft der Südostbahnen ist am 15. Juni d. J. endgültig bestätigt worden. Die Gesellschaft erhielt die Orel-Grjäsi- und die Liwnysche Kronsbahn in Pacht und die Genehmigung zum Bau und Betrieb folgender Eisenbahnlinien:

1. von Balaschow über Nowochoparsk, Ostrogoshsk, Waluiki und Tschugujew nach Charkow. Die Länge dieser Bahn wird 600 Werst betragen und der Bau derselben etwa 25,8 Millionen Rubel kosten;
2. einer Zweigbahn dieser Linie über das Dorf Buturlinowka nach der Sslobode Kalatsch im Bogutscharsker Kreise, 90 Werst lang, auf etwa 1,8 Million Rubel veranschlagt;
3. einer Zweiglinie von der Station Schachtnaja der Koslow-Woronesh-Rostower Bahn nach den Wlassowsker Bergwerken, 8,5 Werst lang, auf 150 000 R. veranschlagt, und
4. eines Eisenbahnstranges von der Station Ssoljanaja nach der Wolga, 2,5 Werst lang, auf etwa 295 000 R. veranschlagt.

Die Gesellschaft der Südostbahnen wird für die Linie Orel-Grjäsi der Krone eine Pachtsumme von 1,5 Million Rubel zahlen. Nach Abzug dieser Summe werden die Aktionäre 9 R. für die Aktie erhalten. Die Reineinnahme wird sodann mit $^1/_5$ an die Aktionäre und mit $^4/_5$ an die Firma zur Vertheilung gelangen.

Die Verstaatlichung der Donezbahn

wurde am 1. Juli d. J. vollzogen. Zur Hebung ihrer Ertragsfähigkeit soll dieselbe mit der Katharinenbahn verbunden werden; ferner sollen die Aktien der Donezbahn in 4 % Obligationen umgewandelt werden. Diese Umwandlung soll zum 1. Dezember d. J. vollzogen werden. Die im Nennwerthe von 6 939 500 R. Metall auszugebenden 4 % Obligationen werden in der Weise gegen die Aktien der Donezbahn eingetauscht werden, dass für je 5 nicht tiragirte Aktien zum Nennwerth von 125 R. Metall 6 Obligationen à 125 R. Metall unter Zuzahlung von 7,13 R. in baarem Gelde auf jede Aktie ausgefertigt werden.

Eisenbahnprojekte.

Der Bau breitspuriger Zufuhrbahnen 1. zur Verbindung der Station Slawjansk an der Kursk-Charkow-Asower Bahn mit der 7 Werst davon entfernten Stadt Slawjansk, die durch ihre Mineralquellen und Salzsiedereien bekannt ist, 2. zur Verbindung der Stationen der Charkow-Nikolajewer Bahn Lochwiza (Zweigbahn Romny-Krementschug) mit der Stadt Gadjatsch (38 Werst), Boromlja (Ssumy-Zweigbahn) mit der Stadt Lebedin (35 Werst) und Achtyrka (Ssumy-Zweigbahn) mit der Stadt Achtyrka (15 Werst) ist kürzlich genehmigt worden. Die erstgenannte Zufuhrbahn soll zur Hebung der Fabrikthätigkeit in Slawjansk dienen, das gegenwärtig etwa 3 Millionen Pud Salz in die westlichen und nordwestlichen Gebiete des Reichs versendet. Dieses Salzquantum, sowie etwa 1,5 Millionen Pud mineralischen Heizmaterials für den Bedarf der Fabriken in Slawjansk wurden bisher per Achse nach und aus Slawjansk befördert, was die örtlichen Salzsiedereien verhinderte mit den benachbarten Siedereien von Bachmut und Dekonskaja in Wettbewerb zu treten, welche günstigere und billigere Verkehrswege haben. Auch die Bedeutung der Mineralquellen von Slawjansk wird durch die neue Zufuhrbahn gehoben werden. Die übrigen neuen Zufuhrbahnen werden der Förderung der Landwirthschaft und Industrie in den Kreisen Gadjatsch und Senkow des Poltawaschen Gouvernements und Achtyrka und Lebedin des Charkowschen Gouvernements dienen.

Die Stadt Shitomir hat um den Bau einer Zweiglinie der Südwestbahnen nach Shitomir und die Stadt Tobolsk um den Bau einer Eisenbahnlinie von Tjumen nach Tobolsk ersucht.

Der Bau der Moskau-Kasaner Bahn

wird mit grossem Eifer gefördert, sodass demnächst die Eröffnung des Verkehrs auf der ganzen Linie bis zur Wolga zu erwarten steht. Allein im Distrikt Kasan-Alatyr arbeiten über 7 000 Arbeiter. Die Arbeitslöhne sind recht niedrig; von Tagesarbeitern erhalten die Männer 40—50 Kop., die Frauen 20 Kop. bei eigener Beköstigung; der Lohn der Arbeiter, die für die Zeit vom 15. April bis 1. November gemiethet sind, schwankt zwischen 50 und 100 R. mit Beköstigung von Seiten der Bahn; dabei müssen die Arbeiter in der Zeit vom 1. Mai bis 1. August von 4 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends mit nur $1^1/_2$ stündiger Ruhepause arbeiten. Die Bahn wird für die Werst einschl. des Fahrmaterials wahrscheinlich weniger als 35 000 R. kosten.

Ferner beabsichtigt die Gesellschaft den Bau von zwei Zufuhrbahnen, von Rjasan bis Sspask (60 Werst) und von Saraisk bis Michailow (250 Werst), auszuführen.

Bau zweiter Geleise.

Auf der Brest-Cholmer Eisenbahnlinie wird bekanntlich ein zweites Geleise gelegt; jetzt wird geplant, auch die Strecke zwischen Kowel und Cholm mit einem zweiten Geleise zu versehen.

Kursk-Woronesher Eisenbahn.

Die im Bau befindliche Bahn soll noch im Herbst dieses Jahres dem Verkehr übergeben werden. Auf der Strecke Kursk-Schtschigry wurde beabsichtigt, den Verkehr bereits am 1. Juli zu eröffnen.

Beförderung von Arbeitern in IV. Wagenklasse.

Gegenwärtig hat auch ein Theil der Staatsbahnen beschlossen, Arbeiter zu einem ermässigteren Fahrpreis der III. Klasse in Wagen IV. Klasse (d. h. Güterwagen ausgestattet mit Bänken, wie sie für Militärtransporte verwandt werden) zu befördern und zwar gehören hierher die Baltische, die Ural-, die Orenburger, Terespoler, Kursk-Charkow-Asowsche, Moskau-Kursker und Orel-Grjäsi Bahn.

Strassenbau Osch-Irkeschtam

In Nr. 39 S. 367 d. Ztg. berichteten wir, dass der Plan bestehe und bereits geprüft worden sei, Samarkand (gegenwärtig Endpunkt der Transkaspischen Bahn) mit Taschkend zu verbinden, wodurch eine Verlängerung des bereits bestehenden Schienenweges in der Richtung nach Nordosten erfolgen würde. Gegenwärtig geht uns die Nachricht zu, ohne dass vorher hierüber in der Presse etwas bekannt geworden ist, dass die Krone eine für die Verbindung des Ferganagebiets mit Kaschgar wichtige Fahrstrasse anlegt. Die Strasse geht von Osch (am Sir Dariafluss) im Ferganagebiet über Gultscha durch das enge Thal des Gultschinkaflüsschens, dann über Sufi Kurgan am Fusse des Utsch tübe, wendet darauf rechts ab durch den 8 Werst langen malerischen Olgin Lug und steigt dann in Windungen zum Taldykpass empor, der 12000 Fuss über dem Meere liegt. Bis zum Fusse des Taldyk ist der Weg, wie die „Turk. Wed.“ berichten, bereits seit einiger Zeit fertig. Die weitere Strecke bis zum Pass bietet viele Schwierigkeiten, da grosse Steigungen bei schmalem Terrain für die Anlage des Weges zu überwinden sind; doch wird der Taldykpass auch bald erreicht sein. Jenseits des Passes wird der Weg die Alaiebene durchschneiden und zum Taun Murunpass führen, von wo die Strasse über die steilen Uferabhänge der bei Hochwasser nicht ungefährlichen Flüsschen Kysyk su und Nura zur Befestigung Irkeschtam, dem Endpunkt des neuen Weges, gehen wird. Der Bau schreitet mit erstaunlicher Schnelligkeit und grossem Erfolge vorwärts. So z. B. ist eine 160 Werst lange Strecke bis auf einige besonders schwierige Stellen, wo noch an der Forträumung der gesprengten Steine gearbeitet wird, in 45 Tagen soweit fertiggestellt, dass sie befahren werden kann. Diese Strasse verspricht von grosser Bedeutung für den Handelsverkehr zwischen dem Ferganagebiet und ganz Turkestan einerseits und Kaschgar andererseits zu sein. Russland macht mit diesem Bau jedenfalls wiederum einen grossen Schritt vorwärts.

Schutzmaassregeln gegen Waldbrände.

Im Hinblick auf die häufigen Waldbrände in der Nähe der Eisenbahnen hat das Eisenbahndepartement den Bahnverwaltungen vorgeschrieben, darauf zu achten, dass während des Sommers in Waldgegenden der den Eisenbahnen gehörige Landstreifen zwischen dem Bahndamme und dem Walde stets gereinigt werde. Es ist nämlich erwiesen, dass die letzten verheerenden Waldbrände durch Funken aus der Lokomotive entstanden und meistens auf diesen Landstreifen ihren Anfang nahmen.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Eine innerhalb des Bahnhofes zum Rangirdienste verwendete Lokomotive fällt unter den Begriff des „Transportes auf einer Eisenbahn“ im Sinne der §§ 315, 316 des R.-Str.-G.-B.'s.** Aus den Entscheidungsgründen: „Nach feststehender Rechtsprechung umfasst der Begriff ‚Transport auf einer Eisenbahn‘ und dessen ‚Gefährdung‘ neben der Gefährdung der Beförderung auf einer Eisenbahn und des Betriebes derselben im allgemeinen und ohne Rücksicht auf einen bestimmten Transport jedenfalls auch die Gefährdung eines solchen bestimmten einzelnen Transportes; ebenso ist allgemein anerkannt, dass die Bezeichnung ‚Transport auf einer Eisenbahn‘ nicht blos auf die Beförderungsmittel und die in Beziehung zu diesen gebrachten Transportgegenstände, sondern auch auf die Zugmittel, die Lokomotiven, Anwendung zu finden hat. Damit solche Beförderungs- oder Zugmittel zum ‚Eisenbahntransport‘ werden, ist nur erforderlich, dass sie zur maassgebenden Zeit in einer dem Zwecke und Wesen des Eisenbahnbetriebes entsprechenden Weise sich in Verwendung befinden. Das ist der Fall auch bei derjenigen Lokomotive, mit der innerhalb des Bahnhofes der sogenannte Rangirdienst verrichtet wird. Der Zweck des Rangirens kann ein verschiedener sein. Mag nun derselbe der gewesen sein, die Güterwagen von dem Orte, wo sie hier sich befanden, nach einem anderen Orte oder Geleise fortzubewegen, um jenen Ort oder jenes Geleis für die Durchfahrt anderer Wagen frei zu machen oder dieselben, sofern sie auf Bahnhof Sch. verbleiben sollten, nach dem zu ihrer Aufbewahrung dienenden Orte zu schaffen oder aber sie zur Weiterbeförderung zurechtzustellen — in allen diesen Fällen hat die Rangirbewegung den Zwecken des Eisenbahnbetriebes gedient und es hat deshalb die zur Ausführung der Bewegung benutzte Lokomotive als Eisenbahntransport im gesetzlichen Sinne zu gelten. Dementsprechend hat denn auch das Reichsgericht bereits wiederholt anerkannt, dass eine innerhalb des Bahnhofes den Rangirdienst versehende Lokomotive die Eigenschaft eines solchen Transportes habe.“ (Erk. des III. Strafsenats des Reichsgerichts vom 8. Februar 1892; Eger, Eisenbahnrechtl. Entscheid. Bd. IX S. 276 f.)

v. O. **Haftung aus dem Schaden der Transportweise: „Verladung in offenen Wagen“.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Absender hatte in dem Frachtbriefe die ‚Verladung in offenen Wagen‘ verlangt. Eine solche Transportweise muss mithin als vereinbart gelten. Ebenso war bedungen, dass Beklagter für den Schaden nicht hatte, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist; nicht minder ist nach Art. 424 Abs. 2 H.-G.-B.'s als bedungen anzusehen, dass bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet werden solle, ein eingetretener Schade sei aus der nicht übernommenen Gefahr entstanden, wenn er daraus entstehen konnte. Der Kläger hat, um das Gegentheil darzuthun, nur die Behauptung vorgebracht: ‚Die Ueberdeckung der Baumwolle mit Regendecken sei bahnseitig in sorgfältigster Weise geschehen und biete dann gegen die Gefahr einer Entzündung von aussen dieselbe Sicherheit wie ein geschlossener Wagen‘. Diese Behauptung hält der erste Rechtszug für erwiesen. Das Berufungsgericht hat dagegen die Möglichkeit der Entstehung des Brandes zufolge des Transportes der Waare in einem Wagen, auf welchem sich nur Regendecken befanden, ‚nach Lage der Umstände‘ angenommen. Dies ist eine thatsächliche Würdigung, gegen welche sich Ausstellungen nicht erheben lassen. Dass die Beweisaufnahme die Unmöglichkeit der Entstehung des Brandes von aussen ergeben hätte, wird im vorigen Urtheile keineswegs festgestellt. Ebenso wenig geht das Berufungsgericht von einer Fiktion des Inhalts aus, dass ein blos durch Regendecken geschützter Wagen einem unbedeckten im Sinne des Art. 424 Nr. 1 des H.-G.-B.'s gleichstehe. Vielmehr ist nur unter Hinweisung auf Entscheidungen des R.-Ob.-H.-G.'s und des R.-G.'s die Gefahr bei dem Transporte in Wagen, welche lediglich mit Regendecken versehen sind, für ebenso vorhanden erachtet worden, wie bei dem Transporte in unbedeckten Wagen. Der Anwendung des Gesetzes kann nicht entgegengetreten werden.“ (Erk. des VI. Civilsen. des Reichsgerichts vom 6. April 1893; R. 338/92, Jurist. Wochenschr. 1893 S. 272 f.)

Bücherschau.

Die Akkumulatoren für stationäre elektrische Beleuchtungsanlagen. Von Dr. Carl Heim, Professor, Dozent an der Königlichen technischen Hochschule zu Hannover. Mit 62 Abbildungen. Leipzig. Verlag von Oskar Leiner. (Ladenpreis 2 ℳ.)

Die Schrift ist, ausschliesslich der bis jetzt am weitesten verbreiteten und entwickelten Anwendung der Akkumulatoren, derjenigen in stationären Anlagen für elektrische Beleuchtung, gewidmet. Sie bildet eine Sonderausgabe des in dem unlängst von demselben Verfasser herausgegebenen Werke: „Die Einrichtung elektrischer Beleuchtungsanlagen für Gleichstrombetrieb“ enthaltenen Abschnittes über die Akkumulatoren, mit den dem besonderen Zweck angepassten Aenderungen und Erweiterungen. Der Verfasser beschränkt sich auf das wesentlich Technische; eingehende Erörterungen der chemischen Theorie sowie über die bis jetzt vorliegenden wissenschaftlichen Untersuchungen sind unterblieben.

Der Gegenstand ist in knapper und gemeinverständlicher Darstellung behandelt, die sorgfältig bis auf die letzte Zeit fortgeführt worden ist. Beschreibungen sind nur von solchen Konstruktionen aufgenommen worden, die sich in der Praxis eingebürgert haben.

Das Heft behandelt in 5 Abschnitten die Wirkungsweise und Konstruktion der Akkumulatoren im allgemeinen, eine Reihe ausgeführter Konstruktionen der Tudorakkumulatoren sowie der neuen Akkumulatoren der Hagener Fabrik, der Konstruktion von Correns, der Kölner Akkumulatorenwerke, von de Khotinsky, Huber, Schoeller & Jahr, Schoop (Oerlikon) und der Frankfurter Akkumulatorenwerke, — im weiteren den Betrieb elektrischer Beleuchtungsanlagen mittelst Akkumulatoren unter besonderer Berücksichtigung der Schaltungen, die Aufstellung und Wartung der Akkumulatoren mit Berücksichtigung der vorkommenden Betriebsstörungen und endlich die Kosten der Akkumulatorenanlagen.

Taschenbuch der Elektrizität. Ein Nachschlagebuch und Rathgeber für Techniker, Praktiker, Industrielle und technische Lehranstalten. Herausgegeben von Dr. M. Krieg, Direktor der elektrotechnischen Versuchsstation zu Magdeburg. Mit 261 Illustrationen, 2 Tafeln und Tabellen usw. Dritte vermehrte Auflage. Leipzig. Verlag von Oskar Leiner. (Preis: gebunden 4 ℳ.)

Von dem ausgezeichneten Buche ist schnell die dritte Auflage nöthig geworden, die in elegantester, trefflichster Ausstattung vorliegt. Die Handlichkeit des Formates, die

Klarheit des Druckes, in dem die springenden Punkte durch verschieden starke Lettern scharf hervorgehoben sind, sowie die gediegene Ausführung der zahlreichen dem Buche beigegebenen Abbildungen erhöhen die Gebrauchsfähigkeit des Werkes in hohem Grade. Der Verfasser behandelt den einschlägigen Stoff in durchaus erschöpfender Weise, in gemeinfasslicher klarer Darstellung und unter thunlichster Vermeidung mathematischer Deduktionen, da solche natürlich nicht geeignet sein können, ein für die weitesten Kreise der Kaufleute, Industriellen und Beamten und selbst für den Anfänger bestimmtes Buch bei diesen besonders beliebt zu machen.

Der Inhalt ist in 2 Theile gegliedert. Im ersten sind die hauptsächlichsten Wirkungen und Gesetze des Magnetismus, der Reibungselektrizität und des Galvanismus sowie die gebräuchlichsten elektrischen Messinstrumente — zum Messen von Widerständen, Stromstärken und für Spannungs- und Strommessungen — und ihre Behandlung vorgeführt; im zweiten sind behandelt die Haus- und Hoteltelegraphie, die elektrische Telegraphie, Telephonie, die Blitzableiter, die Galvanoplastik, die Dynamomaschinen, die Elektromotoren, die elektrischen Lampen, Transformatoren, Akkumulatoren, die Installation elektrischer Beleuchtungsanlagen, die dafür in Betracht kommenden Motoren und Hilfsapparate. Eine Reihe von Tabellen und ein Litteraturverzeichniss bilden den Schluss des zweiten Theiles.

Die gemachten Fortschritte sind bei der neuen Auflage gebührend berücksichtigt worden.

Wohlfahrtseinrichtungen über ganz Deutschland durch gemeinnützige Aktiengesellschaften. Ein Stück sozialer Reform, von Paul Lechler, Stuttgart. Verlag von W. Kohlhammer. 1893. Zweite erweiterte Auflage. Preis 30 ₰.

Der Verfasser richtet ernste Mahnworte an den Staat und unterbreitet ihm Vorschläge, wie der sozialen Bedrängniss der unteren Volksklassen, für die in letzter Zeit durch eine lebendige Fürsorge für die körperlich Schwachen schon viel gethan worden ist, noch weiter abgeholfen werden könne durch Einrichtung billiger und gesunder Wohnungen. Die ausreichende, freundliche und gesunde Wohnung ist die materielle Grundlage für ein gesundes Familienleben und in einem solchen erblickt der Verfasser das einzige Mittel, mit dem der religiöse und soziale Niedergang unseres Volkes aufgehalten werden kann. Die Regelung der Arbeiterwohnungsfrage kann aber bei den Mitteln, die dazu erforderlich sind, nicht Sache der privaten und der Vereinsthätigkeit sein, hier ist der Staat die einzige Gewalt, die in den zum Theil überaus traurigen und unhaltbaren Wohnungsverhältnissen Wandel schaffen kann. Der Vorschlag des Verfassers, wie eine solche Abhilfe zweckmässig zu bewerkstelligen sei, geht auf die Einrichtung einer ganz Deutschland in sich schliessenden Organisation von regierungsseitig zu gründenden Wohlfahrtsvereinen, die in einer Wohlfahrts-Centralstelle ihren höchsten Einigungspunkt haben sollen. Die Aufbringung der erforderlichen grossen Mittel ist selbstverständlich ohne kräftige Staatshilfe nicht möglich; diese braucht indessen nur darin zu bestehen, dass der Staat für das von besonders zu bildenden „Gemeinnützigen Wohlfahrts-Aktiengesellschaften“ herzugebende Kapital und für einen festen Zins Bürgschaft übernimmt. Eine solche Staatsgarantie würde als keine grosse Belastung für den Etat der Einzelregierungen oder des Reiches empfunden werden, denn sie würde kaum jemals, und wenn überhaupt, nur in geringfügigem Maasse in Anspruch genommen.

Als Aufgabe der Wohlfahrtsvereine bezeichnet der Verfasser ganz allgemein jede wünschenswerthe Fürsorge für den kleinen Mann; die Wohnungsfrage ist nur ein kleiner, wenn auch besonders wichtiger, ja der brennendste Theil der sozialen Frage, denn „gut gewohnt, ist halb gelebt, und wem es in seinen eigenen Räumen nicht wohl sein kann, der wird, wenn er keinen Ausweg mehr sieht, naturgemäss zum Feinde der jetzigen Zustände“. Die Schilderungen, welche der Verfasser von der Wohnungsnoth an einzelnen Plätzen entwirft, treffen leider in sehr vielen Fällen die Regel, nicht die Ausnahme.

Es ist nur zu wünschen, dass das Schriftchen trotz der bestehenden „Macht büreaukratischer Gewohnheiten“, vor denen der Verfasser eine besondere Furcht hat, diejenige Beachtung finden möge, die ihm bei der Bedeutung der Sache gebührt.

Verschiedenes.

Böhmischer Braunkohlenverkehr im Jahre 1892.

Der von der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft herausgegebenen Statistik über den genannten Verkehr entnehmen wir die nachfolgenden Angaben:

Im Jahre 1892 wurden a) im Elbogen-Falkenauer Gebiet mit 4 839 Arbeitern 1 620 736 t und b) im Teplitz-Brüx-Komotauer Gebiet mit 20 701 Arbeitern 11 466 334 t, d. i. zusammen mit 25 540 Arbeitern 13 087 070 t Braunkohle zu Tage gefördert. Hieraus ergibt sich eine Mehrförderung gegen das Jahr 1891 in dem Gebiet a) von 86 453 t und b) von 109 235 t, zusammen von 195 688 t. Nach diesen Förderungsergebnissen hat im Jahre 1892 jeder Arbeiter im Gebiete a) 335 t (31 t mehr gegen 1891) und in dem Gebiete b) 554 t (4 t weniger gegen 1891) geleistet.

Den Eisenbahnen im nordwestlichen Böhmen wurden im Jahre 1892 folgende Mengen Braunkohle übergeben und gestaltete sich der Gesammtverkehr auf denselben wie folgt:

Aufgabebahnen	Transport-Aufgabemengen t	Unterschied gegen 1891 t	Gesammt-Kohlenverfrachtung t
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	6 857 616	+ 445 032	7 198 148
2. Buschtêhrader Eisenbahn	1 006 550	+ 8 875	2 578 458
3. Oesterreichische Nordwestbahn (Station Grosspriesen)	371	— 209	1 349 014
4. Dux-Bodenbacher Eisenbahn (K. K. Staatsbahnbetrieb)	1 888 9[illegible]2	— 452 540	2 077 468
5. Prag-Duxer u. Pilsen-Priesener Eisenbahn nebst Lokalbahnen (K. K. Staatsbahnbetrieb)	1 460 797	+ 158 461	3 258 253
zusammen	11 214 316	+ 159 619	—

Der in Anbetracht der grossen Entfernung sehr erfreuliche Aufschwung, welchen der Verbrauch der Böhmischen Braunkohle während der letzten 2 Jahre in Württemberg, Baden und der Schweiz nahm, hat nicht nur eine empfindliche Abnahme erlitten, sondern es hat den Anschein, als wenn man dortselbst von einer ferneren Verwendung dieses sonst doch überall als vortrefflich anerkannten Brennstoffes überhaupt absehen wollte.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt wird der an der Bahnstrecke Bebra-Cassel gelegene Haltepunkt Heinebach am 1. September d. J. auch für den Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen lebenden Thieren eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Berlin, den 31. Juli 1893. (1642)

Die geschäftsführende Verwaltung.

Eröffnung der Station Rummelsburg Rangirbahnhof für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen. Vom 10. August d. J. ab werden auf der bisher dem Stückgut- und Wagenladungsverkehr sowie dem Viehverkehr nur in beschränktem Maasse dienenden Station Rummelsburg Rangirbahnhof auch Leichen, lebende Thiere aller Art und Fahrzeuge abgefertigt.

Berlin, im Juli 1893. (1643MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. August l. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen der Badischen Station Boxberg-Wölchingen und Mainz, Station der Hessischen Ludwigsbahn, in Kraft.

Gleichzeitig wird im Verkehr von einer Anzahl Badischer Stationen nach Gau-Algesheim, Ingelheim und Mainz der Weg über Mannheim-Lampertheim in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen und das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 29. Juli 1893. (1644)

Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Verband. Die im Nachtrag V zum Heft 9 des Verbands-Gütertarifs (Baden - Hessen) vorgesehenen Frachtsätze der allgemeinen Stückgutklasse und des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter für den Verkehr zwischen Mannheim - Neckarvorstadt einerseits und den Stationen Heidingsfeld und Würzburg andererseits werden mit Wirkung vom 15. September l. J. ab auf 2,13 und 1,60 bezw. auf 2,19 und 1,65 ℳ für 100 kg berichtigt.

Karlsruhe, den 30. Juli 1893. (1645)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. September l. J. treten die im Ausnahmetarif Nr. 4 des Badisch-Württemb. Gütertarifs enthaltenen Frachtsätze für Zuckerrüben und Zuckerrüben-Futterschnitzel für Altshausen, sowie für den Verkehr einiger Badischer Stationen mit Züttlingen ausser Kraft. Die übrigen im fragl. Ausnahmetarif enthaltenen Frachtsätze für Zuckerrüben werden vom gleichen Zeitpunkte ab theilweise ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilt das diess. Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 30. Juli 1893. (1646)
Generaldirektion.

Die Pfälzischen Stationen St. Ingbert und Theissbergstegen werden vom 10. k. Mts. ab in den Ausnahmetarif Nr. 16 des **Westdeutschen Verbandes** für die in demselben unter Ziffer 1 genannten Düngemittel einbezogen.

Hannover, den 28. Juli 1893. (1647)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die auf den Preussischen Staatsbahn- und einzelnen Privatbahnstrecken nach den in der Bekanntmachung vom 25. Juli d. J. bezeichneten Nothstandsgebieten gewährten ausserordentlichen Frachtermässigungen von 25 % der Ausnahmesätze für Streu- und Futtermittel bezw. der auf die Preussischen Staatseisenbahnen und Privatbahnen entfallenden Frachtantheile werden im Rückvergütungswege auch den Kreisen des Eisenbergs, der Twiste und der Eder im Fürstenthum Waldeck für Streu- und Futtermittelbezüge der Kreisvertretung bewilligt, sofern durch eine Bescheinigung des Kreisamtmanns nachgewiesen ist, dass die Futtermittel für Rechnung des Kreises bezogen sind und an kreiseingesessene Landwirthe behufs Verwendung in deren eigener Wirthschaft zur Vertheilung gelangen.

Die gleiche Frachtermässigung gewähren für Streu- und Futtermittel

1. die derselben beigetretenen Privatbahnen für die nach den Landraths-Amtsbezirken Gotha, Ohrdruf und Waltershausen und den gleichnamigen Stadtbezirken bestimmten Sendungen unter den in der Bekanntmachung vom 25. v. Mts. angegebenen Bedingungen;
2. die Preussischen Staatsbahnen bei Bezügen der Landwirthe in Hohenzollern. Bei diesen Bezügen ist der Nachweis der Verwendung etc. durch eine Bescheinigung des Oberamtmanns des betreffenden Bezirks zu erbringen.

Berlin, den 1. August 1893. (1648MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Erweiterung des Ausnahmetarifs für Torfstreu und Torfmull, sowie Futtermittel auf die Artikel Streutorf, entölte Samen und Holzsägespäne (Holzsägemehl). Der im Lokalverkehre der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen — normal- und schmalspurige Linien — sowie im direkten Verkehre mit einer grösseren Anzahl Deutscher Staats- und Privatbahnen eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie für Futtermittel wird vom 4. August d. J. an auf folgende Artikel ausgedehnt:

1. Streutorf, unter Abfertigung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle Ba und
2. entölte Samen, unter Abfertigung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle Bb.

Ferner wird vom 4. August d. J. an auch der Artikel Holzsägespäne (Holzsägemehl), unverpackt, unter Abfertigung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle Ba. in den Ausnahmetarif bezüglich des direkten Verkehrs mit den betheiligten Deutschen Staats- und Privatbahnen aufgenommen, wie dies für den Sächsischen Lokalverkehr bereits am 22. Juli d. J. erfolgt ist.

Die für Heu und Stroh bei Aufgabe in Mengen von mindestens 5000 kg maassgebende Frachtberechnung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle Bb findet auch auf Streutorf (getrockneter Stichtorf, Rohmaterial für Torfstreu) Anwendung.

Dresden, den 1. August 1893. (1649)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft. An Stelle des Lokalgütertarifs vom 1. August 1883 mit sämmtlichen Nachträgen tritt am 1. August 1893 ein neuer Gütertarif in Kraft. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die Sätze des Tarifs vom 1. August 1883 noch bis zum 15. September 1893 in Gültigkeit.

Abdrücke des neuen Tarifs sind in unserem Verwaltungsbüreau und bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Lübeck, den 30. Juli 1893. (1650)
Die Direktion.

Die direkten Gütertarife der Bayerischen Staatsbahn mit den übrigen Deutschen Bahnen. Mit Wirksamkeit vom 1. August l. J. werdem im Verkehre der in die direkten Tarife aufgenommenen Bayerischen Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München bei den Ausnahmetarifen für Holz der Spezialtarife II und III in 10 Tonnenladungen die seitherigen Anstossbeträge ermässigt.

Die neuen Anstossbeträge sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 31. Juli 1893. (1651)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Die auf Seite 27 des Nachtrages V zum Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Gütertarif enthaltenen Anstosstaxen für Cormons finden im Verkehr mit Stationen der Elsass-Lothringischen Bahnen keine Anwendung.

München, den 28. Juli 1893. (1652)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Hannover-Altona. Die im Gütertarife des vorbezeichneten Verkehrs unter dem Ausnahmetarife 8b aufgeführten Ausnahmesätze für verschiedene Eisenartikel der Spezialtarife I und II von Lippstadt und Soest nach Berlin (Hamburger Bhf.) treten mit dem 16. September d. J. ausser Geltung. An Stelle derselben kommen die Sätze der regulären Tarifklassen (Spezialtarif I bezw. II) zur Anwendung.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfragen.

Hannover, den 31. Juli 1893. (1653)
Königliche Eisenbahndirektion.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifs 1 a, Theil I, für Getreide usw. im Verkehr von Russland nach Königsberg i/Pr. An Stelle der vom 1./13. August alten/neuen Stils d. J. ab durch unsere Bekanntmachung vom 28. Juni d. J. aufgehobenen und zwar in derselben unter 1, 3 und 5 genannten Getreidetarife wird vom gedachten Tage ab ein neuer Ausnahmetarif 1 a, Theil I, für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Malz, Malzkeime, Mehl und Mühlenfabrikate einschliesslich Kleie und Oelkuchen vorläufig im Verkehr von Russischen Stationen nach Königsberg i/Pr. und Königsberg i/Pr. (Kaibahnhof) eingeführt, dessen Frachtsätze für solche Sendungen gelten, welche zur überseeischen Ausfuhr bestimmt sind.

Nähere Auskunft hierüber ertheilt bis zur Ausgabe des neuen Getreidetarifs, welcher von unserer Station Königsberg i/Pr. käuflich zu beziehen ist, die unterzeichnete Verwaltung.

Bromberg, den 31. Juli 1893. (1654)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Der Ausnahmetarif für Torfstreu, Torfmull und Futtermittel (vom 26. Juni 1893) kommt vom 1. August d. J. ab im Hannover-Bayerischen Verbandsverkehr unter Ausserachtlassung der im Verbands-Gütertarife für die betreffenden Bayerischen Stationen enthaltenen Vizinal- und Lokalbahnzuschläge allgemein zur Anwendung. Ausgeschlossen bleibt indess der Verkehr der auf ausserdeutschem Gebiete gelegenen Stationen nach Maassgabe des Ausfuhrverbots für Heu, frische und getrocknete Futterkräuter, Stroh und Häcksel, sowie der Verkehr mit Stationen der Farge-Vegesacker Eisenbahn.

Hannover, den 1. August 1893. (1655)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erweiterung bezw. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse einiger Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin. Von und nach der Haltestelle Rambin (Rügen) werden Fahrzeuge nicht abgefertigt.

Auf den Haltestellen Crampas - Sassnitz und Sagard wird die Abfertigung von Fahrzeugen, auf der Haltestelle Lanken die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen zugelassen.

Ausserdem wird zugelassen

a) auf den Haltestellen Altenwillershagen, Horst i. Vorpomm., Kenz, Martensdorf, Neuhof (Mark), Teschenhagen, Bentwisch und Bergsdorf die Abfertigung von Leichen,
b) auf den Haltstellen Klein-Mutz, Vogelsang (Kr. Templin), Röversbagen und Hammelspring die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen mit Ausnahme solcher, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann,
c) auf der Haltestelle Gelbensande die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen, ausgenommen schwerwie-

gende, wie Lokomobilen, Künstlerwagen etc.
Berlin, den 31. Juli 1893. (1656MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossherzoglich Oberhessische Eisenbahnen. Vom 1. August d. J. findet der Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel auch im Verkehr der Oberhessischen Eisenbahn mit der Cronberger Eisenbahn Anwendung.
Giessen, den 31. Juli 1893. (1657)
Grossh. Direktion.

Der auf einer grösseren Anzahl Deutscher Staats- und Privatbahnen eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Futtermittel findet mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. ab auch im Verkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen, sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit den Bayerischen Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft Anwendung.

Die ausserordentliche Frachtermässigung von 25 % der Ausnahmefrachtsätze beziehungsweise der Frachtantheile für Streu- und Futtermittel gewähren im Reklamationswege vom 1. August d. J. ab unter den in den Bekanntmachungen vom 25. Juli und 1. August d. J. angegebenen Bedingungen auch:
1. die Bayerischen Staatseisenbahnen,
2. die Lokalbahn-Aktiengesellschaft zu München für ihre Bayerischen Stationen,
3. die Pfälzischen Eisenbahnen,

nach den in der Bekanntmachung vom 25. v. Mts. bezeichneten Nothstandsgebieten, nach den Kreisen des Eisenbergs, der Twiste und der Eder im Fürstenthum Waldeck, sowie nach den Landrathsamtsbezirken Gotha, Ohrdruf und Waltershausen und den gleichnamigen Stadtbezirken.

Die gleiche Frachtermässigung bewilligen im Reklamationswege die vorstehend unter 1—3 genannten Bahnen im Verkehr von den Preussischen Staatseisenbahnen nach den nothleidenden Bayerischen Landestheilen und zwar nach den Regierungsbezirken der Pfalz von Oberfranken, Mittelfranken, Unterfranken und Aschaffenburg, ferner den Bezirksämtern Amberg, Beilngries, Eschenbach, Kemnath und Neustadt a. d. Waldnaab der Regierungsbezirke Oberpfalz und Regensburg, den Bezirksämtern Aichach, Friedberg und Ingolstadt des Regierungsbezirks Oberbayern, den Bezirksämtern Donauwörth, Dillingen und Neuburg des Regierungsbezirks Schwaben und Neuburg, wenn durch eine Bescheinigung des landwirthschaftlichen Bezirkskomitees oder der Gemeindebehörde des Bestimmungsortes nachgewiesen wird, dass die bezogenen Gegenstände unmittelbar für landwirthschaftliche Zwecke Verwendung gefunden haben.

Im weiteren wird darauf hingewiesen, dass die im Abschnitt IV des Nachtrages II zum Ausnahmetarif für Torfstreu und Futtermittel enthaltene Bestimmung, betreffend die erleichterte Beförderung von Heu und Stroh, auch im Verkehr der Preussischen Staatsbahnen mit:
a) der Hessischen Ludwigsbahn vom 1. August d. J. ab,
b) den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen vom 2. d. Mts. ab und
c) den Badischen Staatseisenbahnen vom 10. August d. J. ab

Anwendung findet.
Berlin, den 3. August 1893. (1658MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. tritt zum Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil I vom 1. Januar 1893 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält u. a. anderweite Bestimmungen, betr. die bedingungsweise Annahme von Edelsteinen, echten Perlen, Pretiosen etc. zur Beförderung als Gepäck- und als Expressgut.

Die Genehmigung ist von der Landesaufsichtsbehörde erfolgt.
Erfurt, den 1. August 1893. (1659)
Königliche Eisenbahndirektion, namens sämmtlicher Preussischen Staatseisenbahnen.

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Am 26. September d. J., Nachmittags 4 Uhr, erfolgt in unserem Geschäftszimmer hierselbst in Gegenwart eines Notars die Ausloosung von diesseitigen Prioritätsobligationen zur Amortisation, wovon die Inhaber benachrichtigt werden.
Oels, den 2. August 1893. (1660)
Direktion.

4. Verdingungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Wagenlieferung. Wir beabsichtigen die Vergebung von
4 Stück vierachsigen Schnellzugs-Durchgangswagen I., II. Klasse,
10 Stück Schnellzugs-Gepäckwagen,
15 „ Güterzugs-Personalwagen.

Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 4 M. erhoben werden.

Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift „Wagenlieferung“ versehene Angebote wollen spätestens bis zum 11. September l. J. portofrei bei uns eingereicht werden. Zuschlagsfrist vier Wochen.
Karlsruhe, den 26. Juli 1893. (1661)
Generaldirektion.

Ausschreibung auf Lieferung von Kleineisenzeug. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 606 t Schienenlaschen, 1 126 t Schienenunterlagsplatten, 232 t Kleineisenzeug, bestehend aus Laschenbolzen, Schienennägeln und Schwellenschrauben und 70 000 Stück stählernen, federnden Unterlagsringen. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens zum Verdingungstermine Freitag, den 18. August d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnung liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 1 M. in baar oder in Postmarken zu 10 ₰ postpflichtig entnommen werden.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Breslau, den 1. August 1893. (1662)
Materialienbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Zu beschaffen sind

300 000 Stück		(ungefähr 264,00 t) Laschenschrauben Prof. V,
12 000	„	(ungefähr 4,08 t) Laschenschrauben Prof. III,
480 000	„	(ungefähr 187,20 t) gewöhnl. Schraubennägel,
4 000	„	(ungefähr 1,74 t) lange Schraubennägel,
2 750 000	„	(ungefähr 786,50 t) gewöhnl. Doppelkopfnägel Prof. V,
20 000	„	(ungefähr 6,94 t) lange Doppelkopfnägel Prof. V,
50 000	„	(ungefähr 9,50 t) gewöhnl. Doppelkopfnägel Prof. Ib,
4 000	„	(ungefähr 0,87 t) lange Doppelkopfnägel Prof. Ib.

Die Anlieferung dieser Materialien hat mit dem ersten Drittel in der Zeit vom 1. November 1893 bis 31. Januar 1894, mit dem zweiten Drittel in der Zeit vom 1. Februar bis 30. April 1894 und mit dem letzten Drittel in der Zeit vom 1. Mai bis 31. Juli 1894 zu erfolgen.

Die Lieferungsbedingungen können im Ingenieur-Hauptbüreau hier, Böhmischer Bahnhof Flügel A, eingesehen oder bei der Hauptkasse Flügel C, nebst einem Angebotsformulare für je 50 ₰ entnommen werden.

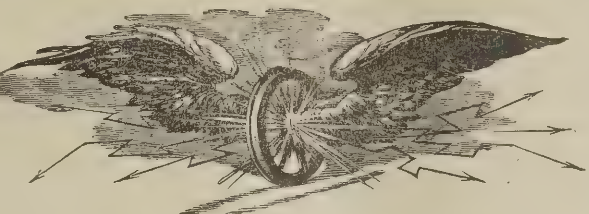
Die Preisangebote sind für jede Materialsorte einzeln in das Formular einzutragen und versiegelt, mit der Aufschrift „Angebot auf Kleineisen“ spätestens 19. August d. J., Vorm. 9 Uhr, bei der unterzeichneten Generaldirektion postfrei einzureichen. Sie werden am selben Tage, Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart etwa erschienener Bieter geöffnet.
Dresden, am 2. August 1893. (1663)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 61. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 9. August 1893.

Inhalt:

Die Londoner Fahrplankonferenz.

In der am 14. und 15. Dezember 1892 in Brüssel abgehaltenen internationalen Fahrplankonferenz*) ward Englands Hauptstadt als Ort für die nächste im Sommer 1893 abzuhaltende Konferenz bestimmt und damit nicht nur einer Englischerseits seit Jahren schon ergangenen, öfter wiederholten Aufforderung, sondern auch dem langgehegten Wunsche vieler Konferenzmitglieder entsprochen. Drei mit dem Deutschen Kontinente zunächst in Verbindung stehende Englische Eisenbahngesellschaften, die South Eastern, die London Chatham and Dover und die Great Eastern Railway Company traten alsbald als Kommission für diese am 7. und 8. Juni anberaumte Konferenz zusammen, betrauten die erstgenannte Verwaltung mit der speziellen Geschäftsführung und erliessen an 117 kontinentale Eisenbahnverwaltungen Einladungen und als ihnen die Namen der Abgeordneten gemeldet worden waren, übersandten sie alsbald für diese ausgestellte Fahrkarten, welche für den ganzen Monat Juni zur freien Fahrt auf sämmtlichen, dem grossen Eisenbahn-Clearingsystem zugehörigen Eisenbahnen des Vereinigten Britischen Königreichs, sowie für die Seefahrten zwischen Kontinent und England Gültigkeit hatten und somit den Betheiligten nicht nur bequeme Gelegenheit zur Hin- und Rückreise, sondern auch dazu boten, die überaus ausgedehnten, im stark pulsirenden Leben der 5 Millionenstadt zu einem unumgänglich nothwendigen Verkehrsmittel gewordenen Under and Upperground Railways Londons frei zu benutzen und ausserdem England, Schottland und Irland nach allen Richtungen hin beliebig zu bereisen.

Ausweislich der Präsenzliste waren zur Konferenz 83 kontinentale Verwaltungen und 129 Vertreter derselben erschienen, davon 54 aus Deutschland, 15 aus Oesterreich, 9 aus Frankreich, 8 aus Ungarn, 7 aus Holland, je 6 aus Belgien und Russland, je 5 aus Italien und Schweden, 4 aus der Schweiz, 3 aus Dänemark, je 2 aus Norwegen und Rumänien und je 1 aus Bulgarien, Luxemburg und Serbien. England war mit 12 Abgeordneten betheiligt und ausserdem waren als Regierungsvertreter anwesend aus Deutschland die Herren Geheimer Ober-Regierungsrath Emmerich vom Reichs-Eisenbahnamt und Geheimer Ober-Baurath Jungnickel vom Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, aus Oesterreich Herr Kaiserlicher Rath Seling vom K. K. Oesterreichischen

*) Nr. 102 S. 1005 Jahrg. 1892 d. Ztg.

Handelsministerium, aus Ungarn Herr Sektionsrath Balogh von der Königlich Ungarischen Generalinspektion für Eisenbahnen und Schifffahrt, aus Italien Herr Pietro Zacchi von der Königlichen Generalinspektion der Italienischen Eisenbahnen und von Holland Herr van Heyningen, Mitglied des Königlich Niederländischen Eisenbahn-Aufsichtsraths, so dass die Konferenz im ganzen aus 147 Mitgliedern bestand. Belgien, ingleichen die Schweiz, hatten das Nichterscheinen ihrerseitiger Regierungsvertreter ausdrücklich entschuldigt.

In der Vorversammlung am Dienstag, den 6. Juni, Abends ½9 Uhr in der grossen Halle des eleganten Café Moniko fanden sich die Abgeordneten zum ersten Male vereinigt; alle waren hochbefriedigt von dem ausgezeichneten Entgegenkommen, welches ihnen auf ihren verschiedenen Wegen vom Kontinente nach London allseitig dargebracht worden ist. Herr Präsident Voorhoeve der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn hat an der Deutsch-Holländischen Grenze bei Lennep durch seine festliche Begrüssung des von Oberhausen hergekommenen Theils der Abgeordneten die grossen Aufmerksamkeiten gewissermaassen eingeleitet, welche den Abgeordneten auf der Reise nach London erwiesen worden sind und diese nicht blos so bequem und angenehm wie möglich, sondern zur glänzenden Festfahrt gemacht haben. Die Niederländische Dampfschiftfahrt-Gesellschaft Zeeland stellte, damit die Abgeordneten den Genuss der Tages-Seefahrt haben konnten, in Vlissingen ihren vortrefflich eingerichteten Nachtdampfer „Prinses Marie" für die Uebernachtung gastlich zur Verfügung und am anderen Morgen den Tagesdampfer „Engeland" zur Sonderfahrt von Vlissingen nach Queensboro, im Anschluss daran aber die London Chatham and Dover Railway einen Sonderzug nach London, Victoria Station, und die Great Eastern Railway hat die Abgeordneten auf der am 1. Juni eröffneten neuen Route Hoek van Holland — nächst Rotterdam an der Mündung der Maas — mit ihrem neuen hohen Komfort darbietenden Schraubendampfer „Chelmsfood" mittelst Nachtfahrt nach Harwich und von da mit Sonderzug nach London, Liverpool Street Station, befördert. Herrliche Witterung, rasche und ruhige Meeresfahrt, keine Seekrankheit, frohes Mahl mit würzigen Toasten, die vortreffliche Einrichtung der Schiffe, die unermüdliche Fürsorge der dabei anwesenden Gesellschaftsvertreter, der Herren Direktoren van Woelderen und Bakker der Gesellschaft Zeeland und der Herren Bevollmächtigten Oberinspektor Osswald der Great Eastern Railway und Generalagent Niessen der London Chatham and Dover Railway — alles dies hat froh und fröhlich gestimmt und die anmuthige Fahrt für viele viel zu schnell vorübergehen lassen.

Im grossen Saale des Westminster Palace Hotel, Victoria Street S. W., begann am 7. Juni Vorm. 10 Uhr unter dem Vorsitz von Mr. Tyrwhitt, Deputy Manager der South Eastern Eisenbahn, die Konferenz, die derselbe namens der Englischen Bahnen mit Worten herzlicher Begrüssung und der Versicherung eröffnete, dass er und seine Kollegen die Ehre hoch- und werthschätzten, die kontinentalen Eisenbahnverwaltungen in vorzüglicher Vertretung vor sich zu sehen. Als nächster Konferenzort ward München gewählt und als Zeit für diese Konferenz der 13. und 14. Dezember d. J. festgesetzt, wozu sich Herr General-Direktionsrath Dr. Wehrmann namens der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen freundlichst entgegenkommend erklärte. Das Ergebniss der hierauf eröffneten Gruppenverhandlungen, welche um Mittag durch ein dargebotenes umfassendes Luncheon unterbrochen und dann weiter, sowie anderen Tags fortgesetzt und beendigt worden sind, ist in 85 Sonderprotokollen niedergelegt.

Für den Abend des ersten Tages war zu einem Banket eingeladen, das in dem schönen Hauptsaale der Freemasons Tavern, Great Queen Street W. C., um 7 Uhr seinen Anfang nahm und bis ½11 Uhr dauerte; es haben an diesem Banket 176 Herren theilgenommen.

Den Vorsitz führte dabei Sir Myles Fenton, General Manager von South Eastern, mit Unterstützung durch Mr. Tyrwhitt, dem bereits genannten Konferenzvorsitzenden. Als Vizepräsident war Mr. William Birt, General Manager der Great Eastern Railway, dem Mr. Gooday, Continental Traffic Manager der Great Eastern Railway, assistirte, berufen. Die London Chatham and Dover Railway vertrat deren Traffic and Continental Manager Mr. Forbes.

Neben den Konferenzmitgliedern, zu denen Englischerseits ausser den bereits namhaft gemachten Herren noch Mr. Uytborck, Brussels Agent; Captain Gye, Continental Agent; Mr. Thomas, Secretary von South Eastern; Mr. Ruette, Brussels Agent; Captain Churchward, Paris Agent und Mr. Siepen, Cologne Agency von London Chatham and Dover und Mr. Huber, Munich Agent von Great Eastern gehören, waren weiter u. a. anwesend: Mr. H. Lambert, General Manager und Mr. T. J. Allen, Assistent General Manager der Great Western Eisenbahn; Mr. G. H. Turner, General Manager der Midland Eisenbahn; Mr. E. Michel, Continental Manager der London and North Western Eisenbahn; Mr. V. Gérard, Continental Manager der London, Brighton and South Coast Railway und Mr. H. Smart, Secretary des Eisenbahn-Clearinghauses.

Der Englischen, auch in Amerika üblichen, überaus angenehmen Sitte entsprechend, zerfiel das Banket in 2 Abtheilungen; in der ersten erfreute man sich an den vortrefflichen Gaben der Küche und des Kellers, hatte Gelegenheit mit seiner Nachbarschaft ins Einvernehmen zu kommen und hörte dabei gute Tafelmusik. Als die reiche Speisekarte erledigt war, begann die zweite Abtheilung, der eigentlich festliche Theil, bei welchem das Orchester ausser Thätigkeit trat und unter Leitung von Mr. Richard Mackway ein Liederkonzert mit Klavierbegleitung, das die Sängerinnen Miss Margaret Hoare und Miss Louise Weaver sowie die Sänger Mr. Isidore Marcil und Mr. Milton Hunter durch vorzügliche Leistungen höchst genussreich gestalteten; dazwischen fanden Tischreden statt. Als erster Gesang ertönte die aus dem Jahre 1545 stammende Dankeshymne „For these and all Thy mercies"; dann folgte der nationale Hochgesang und im Anschluss daran der Toast auf Her most gracious Majesty „The Queen", den Sir Fenton in getragenen Worten sprach. Weiterhin nach der Italienisch gesungenen Arie aus den Hugenotten „Ihr edlen Herren allhier, Nehmt hier den Gruss von mir, Seid schön gegrüsst", begrüsste Sir Fenton die Gäste und Herr Geheimer Ober-Baurath Jungnickel, Vertreter des Königlich Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten aus Berlin, beantwortete diesen Toast wie folgt:

„M. H.! Die alljährlich zwei Mal zusammentretende Fahrplankonferenz hat im Laufe der Zeit mannigfache Wandlungen durchgemacht. Anfänglich betheiligten sich an derselben nur Vertreter der Deutschen und der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen; allmählich traten Vertreter der Eisenbahnen benachbarter Länder hinzu und jetzt gibt es kaum einen Staat Europas, der nicht Vertreter dazu entsendet. Die Thatsache, dass der Ursprung und der Stamm dieser Konferenzen Deutsch und Oesterreichisch-Ungarisch ist, gibt mir die Berechtigung und den Muth, auch hier auf Englischem Boden, auf welchem die Fahrplankonferenz heute zum ersten Male seit ihrem Bestehen tagt, in Deutscher Sprache zu Ihnen zu reden. M. H.! Jeder Fremde, welcher Englischen Boden und die Hauptstadt des grossen Britischen Reiches zum ersten Male betritt, ist überwältigt von der Schönheit des Landes und der Stadt, von der Grossartigkeit und Gewaltigkeit des Verkehrs und von der Zweckmässigkeit der Mittel zur Bewältigung desselben. Jeder Fremde fühlt hier den kräftigen Pulsschlag des Welthandels und Weltverkehrs. Wir Vertreter der Eisenbahnen sind aber noch mehr, als jeder sonstige Fremde, von diesen Empfindungen erfüllt, denn für uns tritt noch das besondere Bewusstsein hinzu, dass wir hier auf Englischem Boden an der Geburtsstätte, an der Wiege des Eisenbahnwesens stehen! Der Geburtstag der heutigen Eisenbahnen ist doch unzweifelhaft auf den 6. Oktober 1829 festzusetzen, an welchem Tage der welthistorische Lokomotivwettbewerb auf der Ebene von Rainhill begann, aus welchem Stephenson's Maschine „Rocket" den Sieg über alle übrigen zum Wettbewerb erschienenen Zugförderungsmaschinen so glänzend davontrug. Seit jenem Tage ist das Eisenbahnwesen vornehmlich auf Englischem Boden entwickelt und ausgestaltet worden; die hier getroffenen Einrichtungen in betreff der Führung, des Baues und besonders des Betriebes der Eisenbahnen sind für alle

übrigen Länder, in denen Eisenbahnen geschaffen worden sind, mustergültig geworden, und wenn in diesen übrigen Ländern auch heute dieselben oder den Eigenthümlichkeiten der einzelnen Länder entsprechende ähnliche Einrichtungen der Eisenbahnen bestehen, so darf doch nie vergessen werden, dass dieselben im Grunde doch nur auf das zweckmässige, zielbewusste und thatkräftige Vorgehen der Englischen Eisenbahnen zurückzuführen sind. Wir Vertreter der Eisenbahnen sind daher nicht nur, wie jeder Fremde, von Staunen und Bewunderung über das hier Gebotene erfüllt, sondern uns beseelt noch besonders das Gefühl des Dankes für das, was hier für die Eisenbahnen überhaupt und damit für das allgemeine Wohl geleistet worden ist. Wir Vertreter des Eisenbahnwesens hätten diesen Dank gern schon längst einmal den Englischen Eisenbahnen abgestattet, aber es fehlte uns bisher die Gelegenheit dazu. Und wenn wir auch heute nicht die Gesammtheit der Englischen Eisenbahnen beisammen haben, so haben wir doch die Freude, mehreren bedeutenden Englischen Verwaltungen gegenüber zu stehen und wenn wir den Dank, den wir für alle Englischen Eisenbahnen empfinden, nun besonders auf die 3 Eisenbahnverwaltungen South Eastern, London Chatham and Dover und Great Eastern abladen, so thun wir das um so lieber, als diese 3 Verwaltungen diejenigen sind, welche uns zur Konferenz nach London eingeladen, uns hier so freundlich und liebenswürdig empfangen und uns auch in gastlicher Weise zu diesem auserlesenen Mahle vereinigt haben. Es sei mir aber gestattet, in betreff der Abstattung unseres Dankes den Kreis noch enger zu ziehen und diesen Dank auf den Mann zu vereinigen, welcher als Vertreter der genannten 3 Eisenbahnverwaltungen diesem Feste präsidirt und welcher uns Gäste vorher mit so warmen und herzlichen Worten begrüsst hat. Ich bitte Sie daher, meine Herren, sich mit mir in dem Rufe zu vereinigen: Hoch lebe der Präsident der South Eastern Eisenbahngesellschaft „Sir Myles Fenton!“

In seiner Antwort auf diesen mit allseitiger Anerkennung aufgenommenen Toast hob der Herr Präsident dankend hervor, dass vor allem den Herren Tyrwhitt, Forbes und Gooday grösste Anerkennung gebühre, denn sie seien es, welche die Konferenz umsichtig vorbereitet, weder Mühe noch Arbeit gespart und dadurch das Gelingen gesichert hätten. Die Versammlung stimmte dem allseitig und mit Wärme zu und als hierauf nach und nach jeder dieser 3 Herren und zwar Mr. Tyrwhitt und Mr. Forbes in Englischer und Mr. Gooday in der ihm sehr geläufigen Deutschen Sprache geantwortet, erneuten sich die Dankesäusserungen für dieselben in herzlichster Weise.

Als dritter offizieller Toast war der auf die Eisenbahninteressen gemeldet, den Mr. William Birt hielt und auf den Mr. Picard, Betriebsdirektor der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn in längerer Rede ausführlich erwiderte; derselbe gab dabei der Hoffnung Ausdruck, dass in der im Dezember dieses Jahres in München stattfindenden Konferenz Paris als Ort der im Sommer 1894 abzuhaltenden vorgeschlagen werden würde und schloss, wenn ich nicht irre, mit einem Hoch auf die fernere gedeihliche Zukunft der Fahrplankonferenzen.

Zum zweiten Konferenztage, den 8. Juni, waren offiziell drei verschiedene Ausflüge vorbereitet; der eine mit Sonderzug von Charing Cross Station der South Eastern Bahn bezw. von Waterloo Station der South Western Bahn zum Besuche von Windsor, Eton, Great Marlow mit Tour auf der malerischen Themseflussstrecke bis Maidenhead, ein anderer mit Sonderzug von Victoria Station der London Chatham and Dover Bahn nach dem Krystallpalaste und ein dritter, den die Great Eastern Bahn bereitet hatte, mit Sonderdampfer von Westminster Bridge nach Greenwich, Beckton und den Albert Victoria Docks — ein jeder derselben war mit liebevoller Fürsorge für das leibliche Wohlergehen programmmässig ausgestattet.

Ich war mit in Windsor und habe mich an dem Besuche des grossen und glänzenden Schlosses, zu dem uns besondere Eintrittskarten des Lord Chamberlain besorgt worden waren, betheiligt; wir betraten die St. Georgekapelle, und die Albertkapelle, beides reich ausgestattete Gruftkirchen, von denen namentlich die letztere, welche die Königin Viktoria zu Ehren ihres verstorbenen Gemahls aus der verfallenen früheren hat herstellen lassen, einen ungemein prächtigen und wahrhaft königlichen Eindruck macht. Zu den neueren Kunstwerken darin gehören das Denkmal für unseren verstorbenen Kaiser Friedrich III. und die Kenotaphe, welche die Königin Viktoria für den von den Zulus getödteten Kaiserlichen Prinzen Napoleon und für den Herzog von Albany errichten liess. Von der Terrasse der oberen Schlossburg gibt es köstliche Aussicht und von grossem Interesse sind die mit zahlreichen Kunstwerken, insbesondere vielen guten Bildern ausgestatteten Staatszimmer; im grossen Vestibüle, einem stolzen Raume mit Oberlicht, sieht man die Statue der Königin Viktoria und die reichen Geschenke, welche Ihrer Majestät beim Regierungsjubiläum gegeben worden sind.

Von Windsor bin ich nach Sydenham zum Besuch des Krystallpalastes gefahren, dem weltbekannten und berühmten Gebäude, das unter Benutzung des Materials des Palastes der im Jahre 1851 in London abgehaltenen ersten Industrieausstellung nach den Plänen von Sir Paxton aus Eisen und Glas mit einem Kostenaufwande von 30 Millionen Mark erbaut worden und seit seiner Eröffnung im Jahre 1854 ein Hauptanziehungsplatz für Einheimische und Fremde ist, dessen Verbindung mit London die täglich aus vier verschiedenen Stationen, aus jeder derselben fast viertelstündig laufenden Eisenbahnzüge vermitteln. Wir waren bei der Kürze der Zeit nur imstande, eine flüchtige Besichtigung, bei der Mr. Niessen unser Führer war, vorzunehmen; der Umfang des Palastes ist so gross, dass eine aufmerksame Wanderung nach Tagesfristen berechnet werden muss. Ueberaus interessant sind die Nachbildungen der Architektur und der Bildhauerwerke der Hauptkulturvölker von der ältesten Zeit bis zur Gegenwart, nicht minder die Anlagen in dem über 80 ha sich ausbreitenden, terrassenförmig angelegten Garten mit Wasserkünsten, mit lebensgrossen Nachbildungen urweltlicher Thiere, mit einer herrlichen Aussicht von der obersten Terrasse und mit fast unabsehbar vielem, was sehenswerth ist. Nach dem in der grossen Bankethalle des Krystallpalastes von London Chatham and Dover angebotenen Diner sahen wir von einem für uns reservirten bevorzugten Aussichtspunkte aus ab 9 Uhr das grosse Feuerwerk, bei dem herrliche Lichtbouquets emporstiegen und im Feuerlichte überaus effektvoll und auf das Grosse zugeschnitten, unter andern turnende und kämpfende Gestalten, ferner ein Eisenbahnzug und schliesslich unter der Programmnummer „The Bombardment of Canton“ Kampfesscenen zwischen Britischen und Chinesischen Schiffen dargestellt wurden.

Ueber den Ausflug nach Greenwich ist folgender in der Kölnischen „Westdeutschen Allgemeinen Zeitung“ erschienene Bericht zur Verfügung gestellt:

„Der Ausflug nach Greenwich begann mit einer Extrafahrt auf dem Dampfer ‚Kaiserin Friedrich‘ von der Westminster Brücke unter Führung des Herrn Direktor Gooday der Grossen Ostbahn und gab Gelegenheit, den ungeheuren Verkehr auf der Themse näher kennen zu lernen; nach Ankunft in Greenwich wurde auf der Terrasse des rühmlichst bekannten Ship-Hotels ein Luncheon eingenommen und dann fuhr man gestärkt nach Beckton weiter, um das einzig in seiner Art dastehende grosse Gaswerk, welches über Dreiviertel ganz Londons mit Gas versorgt, eingehend zu besichtigen. Dank der Fürsorge und dem geschickten Arrangement des Herrn Gooday konnte jede Minute ausgenutzt werden und sofort nach der Ankunft des Spezialdampfers standen offene kleine Eisenbahnwagen bereit, welche die Delegirten in den Anlagen herumführten. Herr Oberst Makins, der Präsident der Gasgesellschaft, empfing die Besucher auf das Liebenswürdigste und gab denselben seinen Generaldirektor zur Erklärung der Anlagen mit auf den Weg. Innerhalb der Werke befinden sich Eisenbahnlinien von zusammen 30 Englischen Meilen, welche durch alle Gebäude und Anlagen führen, und so war es möglich, dass die Besucher ohne auszusteigen von den offenen Wagen aus besichtigen konnten; man fuhr durch die Retortenhäuser, die chemischen Werke und die Fabriken, in denen die verschiedenartigsten Theerprodukte hergestellt werden. Diese einzige Anstalt liefert stündlich an London 3 400 000 Kubikfuss Gas und verbraucht im Jahre über eine Million Tonnen Kohlen, welche zum grössten Theile mit Schiffen in die Themse gebracht und an dem Staden der Gasanstalt durch ingenieuse Vorrichtungen mit grosser Schnelligkeit in die Wagen der Gaswerke umgeladen werden. Von den Gaswerken begab man

sich in die Albert- und Viktoriadoks, woselbst der Generaldirektor derselben, Herr Williams, die Führung übernahm und mittelst Spezialdampfers alle Anlagen besichtigt wurden. Man besuchte auch einen der in den Docks liegenden grossen Dampfer der Peninsular- und Orientaldampferlinie, die ‚Oceana‘, welche am folgenden Tage die Reise nach Australien antreten sollte, und war über die gediegene und komfortable Einrichtung dieser Seepaläste, welche nur erster und zweiter Klasse Passagiere aufnehmen, als ‚Landratte‘ nicht wenig erstaunt; das Merkwürdigste in den Docks waren jedoch die immensen Eislagerhäuser, die mit hunderttausenden Australischer Hammel angefüllt sind, welche einen Stapelartikel für den Englischen Markt bilden. Auch die mächtigen Tabakniederlagen wurden noch durchwandert und dann begab man sich mit Sonderzug nach Liverpool Street Station, dem Hauptbahnhofe der Grossen Ostbahn, um zum Schluss ein Diner im Hotel der erwähnten Bahn einzunehmen, welchem Herr Birt, der Generaldirektor der Verwaltung, präsidirte. Der eben Genannte deutete in seiner Tischrede an, dass solche Zusammenkünfte der gesammten Verkehrsinstitute in den verschiedenen Hauptcentren Europas für die Allgemeinheit von grösstem Vortheil wären, da sie zum Austausche von Meinungen und zur Kenntnissnahme neuer Einrichtungen im Verkehrswesen eine passende und gute Gelegenheit böten. Der Präsident der Württembergischen Staatsbahnen, Herr von Balz, sowie Herr Ober-Regierungsrath Heinsius der Königlichen Direktion Breslau dankten im Namen der Besucher für den so überaus lehrreichen Tag, den man den festländischen Herren bereitet hatte, und das Mahl nahm erst seinen Verlauf, nachdem man noch für den nächsten Tag einen Besuch der Maschinenwerke der grossen Ostbahn, welche 5 000 Arbeiter beschäftigen, beschlossen hatte. Der Maschinendirektor Herr Holden, unter dessen Leitung sämmtliche Lokomotiven und Wagen, welche die Bahn benöthigt, hergestellt werden, übernahm gern die Führung in die Werke und würde den Herren auch das Kunststück, eine Lokomotive in 10 Stunden zusammenzusetzen, gezeigt haben, wenn die Besucher hierfür die nöthige Zeit gehabt hätten.“

Den meisten Abgeordneten war die Zeit freilich recht knapp zugemessen; einige derselben haben schon am Abend des 8. Juni die Rückreise antreten müssen. Eine Anzahl hat am 9. Juni unter Mr. Niessen's Führung das Signal- und Weichensystem der London Chatham and Dover Bahn besichtigt und die ausgedehnte Güterstation von Kings Cross besucht. Etwa 40 Konferenzmitglieder haben am selben Tage unter Führung eines Vertreters der Touristenfirma Thomas Cook and Son einen Ausflug nach Edinburg unternommen, zu welchem die Midland Railway für die Hinfahrt besondere Salonwagen und für die Rückfahrt besondere Schlafwagen zur Verfügung gestellt und ausserdem noch in zuvorkommendster Weise Gastlichkeit geboten hat. Dieser Ausflug galt zwar einerseits der herrlichen Stadt Edinburg selbst, andererseits aber vorzugsweise der Besichtigung der seit dem 4. März 1890 dem Eisenbahnbetriebe übergebenen 2 720 m langen Forthbrücke über den Firth of Forth, welche während einer Bauzeit von 7 Jahren einen Gesammt-Kostenaufwand von 50 Millionen Mark in Anspruch genommen hat und, wie bekannt, nach dem Auslegersystem unter Verwendung von Stahl zu dem Zwecke hergestellt ist, in Verbindung mit der Taybridge bei Dundee den Schienenweg von Edinburg nach Dundee, Aberdeen und überhaupt der Schottischen Ostküste ausserordentlich zu kürzen.

Wir schliessen mit dem Ausdruck warmen Dankes, den wir den Verwaltungen der Eisenbahnen des Vereinigten Britischen Königreichs, insbesondere aber den drei Verwaltungen schulden, welche die Konferenz geleitet haben und den Herren derselben, denen dabei die Fürsorge und Arbeit zugetheilt worden ist. Wir dürfen hinzufügen, dass das Gefühl dieses Dankes daheim bei der freudigen Rückerinnerung an die in ihrem Lande genossenen frohen Tage dauernd seinen Nachhall und Fortgang finden und behalten wird.

Ernst Kohl-Weimar.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind der II. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 110 (Dänische Eisenbahnen), der III. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 68 (K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) und der VI. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ herausgegeben und vertheilt worden.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Seitens der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins ist das neu aufgestellte Verzeichniss Nr. 42 (Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg) ausgegeben worden, durch welches das im Juni 1891 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2117 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend die Geschäftsordnung des Wagenausschusses (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 2207 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag wegen Abänderung der Instruktion zur Einführung eines gemeinsamen Abrechnungsverfahrens über Gasbeleuchtung der Personenzüge (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 2213 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 2254 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 2285 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und diejenigen Nicht-Vereinsverwaltungen, deren Kilometerzeiger in die „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ aufgenommen worden sind, betreffend das alphabetische Verzeichniss der in der Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern aufgeführten Stationen und Haltestellen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 2286 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 2287 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 2288 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Der Russisch-Deutsche Zollkrieg.

Nachdem durch Verordnung des Russischen Finanzministers vom 28./16. Juli d. J. die Anwendung des erhöhten Russischen Zoll- (Maximal-) Tarifs vom 1. August n. St. ab gegen Deutschland verfügt wurde, ist am nächsten Tage Deutscherseits durch Kaiserliche Verordnung vom 29. Juli die Erhebung eines erhöhten Zollzuschlags auch für aus Russland kommende Waaren angeordnet worden. Bekanntlich hat die Russische Regierung jene Ausnahmsmaassregeln gegen Deutschland beschlossen, weil dieses dem Russischen Getreide die Vortheile seines niedrigen Konventionaltarifs nur gegen entsprechende reelle Gegenleistung bewilligen wollte. Zur Ausführung jener Kaiserlichen Verordnung hat der Bundesrath beschlossen, dass für die in der Verordnung aufgeführten Waaren die Zollsätze des geltenden allgemeinen Zolltarifs bezw. die Zollsätze der Vertragstarife nur insoweit Anwendung finden, als die Abstammung dieser Waaren aus anderen Ländern als Russland durch konsularische Ursprungszeugnisse usw. glaubhaft nachgewiesen wird.

Hoffen wir, dass die Verhandlungen über den Abschluss eines Deutsch-Russischen Handelsvertrags, welche dem Vernehmen nach am 1. Oktober n. St. in Berlin fortgesetzt werden sollen, durch Wiederherstellung normaler Handelsverträge den Zollkrieg beenden und den Waarenaustausch zwischen den beiden mächtigen benachbarten Nationen, welche in so vielen Beziehungen auf einander angewiesen sind, von den (auch für die Russische Industrie) empfindlich hohen Zollsätzen befreien.

Auf den Durchgangsverkehr finden übrigens die erhöhten Zollzuschläge keine Anwendung. Die am 13. August neuen Stils in Kraft tretende, zwischen dem Preussischen und dem Russischen Eisenbahnministerium abgeschlossene Tarifkonvention ermöglicht vielmehr auf der Ostpreussischen Süd-

bahn, der Marienburg-Mlawkaer und den Preussischen Staatsbahnen, soweit der Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg in Frage kommt, die Durchfuhr Russischen Getreides nach den Preussischen Ostseehäfen Danzig, Königsberg, Neufahrwasser usw.

Der Russische Maximaltarif und die östlichen Preussischen Bahnen.

Ueber die voraussichtlichen Wirkungen der Russischen Zollerhöhungen auf die östlichen Preussischen Eisenbahnen führt der „Frankf. Akt." aus, dass durch die Einführung des Russischen Maximaltarifs nur der Export Deutschlands nach Russland geschädigt werde, der bei den östlichen Bahnen niemals eine nennenswerthe Bedeutung gehabt habe. Von jeher seien einzig und allein die Getreidefrachten aus Russland für die Prosperität dieser Eisenbahnen maassgebend und diese Frachten können ihnen nicht entgehen. Wenn im westlichen Russland in der Gegend von Brest, Bialystock usw. überhaupt grössere Getreidemengen zu verfrachten seien, so müssen sie ihren Weg nach der Ostsee über Prostken nach Pillau nehmen, wie sie ihn aus Russisch-Polen über Mlawa nach Danzig nehmen müssen. Es sind dies die nächsten Transitwege, welche sich den betreffenden Getreide-Exportgebieten für den Absatz der Produkte nach Dänemark, Schweden, Norwegen und Holland, ja selbst nach Frankreich und England darbieten. Die Ostpreussische Südbahn und die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn wären sogar bei einer Verhinderung oder Erschwerung des Exports Russischen Getreides nach Deutschland insofern in einer noch besseren Lage wie seither, als sonst ein grosser Theil der betreffenden Getreidetransporte beim Einbruche in Prostken bezw. Illowo-Soldin von den Preussischen Staatsbahnen übernommen und nach Deutschland auf den Preussischen Staatsbahnstrecken weiter geführt worden ist, während nun jene beiden Bahnen das Monopol für die Beförderung der gesammten Russischen Getreidemengen, welche zum Export über die Preussischen Ostseehäfen gelangen müssen, erhalten. Das grosse Getreide-Produktionsgebiet Russlands, welches so gelegen ist, dass es auf der einen Seite nach Odessa und auf der anderen Seite nach Libau und Riga zu weite Eisenbahnstrecken vor sich habe, um den Seeweg zu erreichen, werde nothwendiger Weise gezwungen sein, sich der Ostpreussischen Südbahn und der Marienburg-Mlawkaer Bahn zu bedienen, um die überschüssigen Getreidemengen zu exportiren.

Grundsätze für die Einrichtung des Eisenbahnverkehrs in Cholerazeiten.

Auf Grund der während der vorjährigen Choleraepidemie gemachten Erfahrungen und mit Rücksicht auf die Verhandlungen der internationalen Cholerakonferenz in Dresden hat die Cholerakommission unter Betheiligung von Reichs- und Staatskommissaren eine Prüfung der aus Anlass der Cholera angeordneten Maassnahmen vorgenommen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat auf Grund des Ergebnisses dieser Prüfung die durch Erlass vom 7. September 1892 (vergl. Nr. 70 S. 709 und Nr. 72 S. 729 Jahrgang 1892 d. Ztg.) eingeführte Dienstanweisung, betreffend Maassnahmen im Eisenbahnverkehr bei Cholera, nebst allen zugehörigen Anlagen aufgehoben und durch die in Nr. 20 des „Eisenbahn-Verordnungsblattes" veröffentlichten „Grundsätze für die Einrichtung des Eisenbahnverkehrs in Cholerazeiten" ersetzt. Diesen sind drei Anweisungen beigegeben, welche die Behandlung der Eisenbahn-Personen- und Schlafwagen bei Choleragefahr, die Ausführung der Desinfektion bei Cholera vorschreiben und ausserdem genaue Verhaltungsmaassregeln für das Eisenbahnpersonal bei choleraverdächtigen Erkrankungen auf der Eisenbahnfahrt ertheilen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Das zweite Geleise zwischen Brechelshof und Gross-Rosen auf der Strecke Liegnitz-Königszelt ist am 17. Juli d. J. in Betrieb genommen worden.

Eröffnungen und Erweiterung bezw. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Vom 10. d. Mts. ab werden auf der bisher dem Stückgut- und Wagenladungsverkehr sowie dem Viehverkehr nur in beschränktem Maasse dienenden Station Rummelsburg Rangirbahnhof auch Leichen, lebende Thiere aller Art und Fahrzeuge abgefertigt.

Von und nach der Haltestelle Rambin (Rügen) werden Fahrzeuge nicht abgefertigt.

Auf den Haltestellen Crampas-Sassnitz und Sagard wird die Abfertigung von Fahrzeugen, auf der Haltestelle Lanken die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen zugelassen.

Ausserdem wird zugelassen

a) auf den Haltestellen Altenwillershagen, Horst in Vorpomm., Kenz, Martensdorf, Neuhof (Mark), Teschenhagen, Bentwisch und Bergsdorf die Abfertigung von Leichen,
b) auf den Haltstellen Klein-Mutz, Vogelsang (Kreis Templin), Rövershagen und Hammelspring die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen mit Ausnahme solcher, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann,
c) auf der Haltestelle Gelbensande die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen, ausgenommen schwerwiegende, wie Lokomobilen, Künstlerwagen usw.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. September d. J. wird der an der Bahnstrecke Bebra-Cassel gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Heinebach auch für den Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Der zwischen den Stationen Wiesen und Langenbieber der Nebenstrecke Fulda-Tann gelegene Haltepunkt Niederbieber wird am 10. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Von und nach der z. Zt. nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichteten Haltestelle Immensen-Arpke an der Bahnstrecke Lehrte-Stendal findet vom 15. d. Mts. an auch Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtstückgütern, sowie von Leichen und lebenden Thieren mit selbständiger Frachterhebung statt.

Die Beschränkung, nach welcher Sendungen von Immensen-Arpke nur in Frachtüberweisung, nach dieser Haltestelle nur in Frankofracht angenommen werden und Sendungen mit Nachnahmebelastung ausgeschlossen sind, wird aufgehoben.

Fahrzeuge und Sprengstoffe, sowie Privatdepeschen werden zur Beförderung von und nach der Haltestelle nicht angenommen.

Vorarbeiten.

Der Grossherzoglich Hessischen Regierung ist die Erlaubniss zur Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Ober-Seemen nach Büdingen bezüglich des Preussischen Staatsgebiets ertheilt worden.

Beeskow-Uckrow.

Der Bau der Bahn Beeskow-Uckrow über Lübben und Luckau ist von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten unter der Bedingung genehmigt worden, dass die durch die bereits stattgehabten Vorarbeiten erwachsenen Kosten von den Bauunternehmern gedeckt werden.

Staffeltarife für Getreide, Mühlenfabrikate und Malz.

Bei der Verhandlung über die Anträge Eckels und Schöller, betreffend die Staffeltarife für Getreide, Mühlenfabrikate und Malz, in der letzten Sitzungsperiode des Hauses der Abgeorneten erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten den Standpunkt der Staatsregierung dahin:

1. dass die für Getreide eingeführten Frachtermässigungen aus überwiegenden allgemeinen Wirthschaftsrücksichten bis auf weiteres beibehalten werden müssten;
2. dass bezüglich der Frachtermässigungen für Mühlenfabrikate die Ueberzeugung nicht gewonnen sei, dass ihr wirthschaftlicher Einfluss für grössere Gebiete des Staates ein überwiegend schädlicher sei;
3. dass indessen eine Untersuchung darüber eingeleitet sei, ob eine Erhöhung der Tarife für Mühlenfabrikate unter Beibehaltung des Staffelsystems und eine Beseitigung der Erhöhung der Staffeltarife für Malz angängig und nützlich sei.

Diese Untersuchung ist inzwischen durch eine freie Besprechung mit Vertretern der Mühlen- und Malzindustrie aus den verschiedenen Gebieten des Preussischen Staates zu Ende geführt worden. Als Ergebniss dieser Erörterungen ist festzustellen, dass die Interessen der verschiedenen Landestheile an der Gestaltung der Eisenbahntarife für Mühlenfabrikate und für Malz entgegengesetzte sind und sich in einer, allen Wünschen entsprechenden Maassregel nicht vereinen lassen. Während die Mühlenindustrie der westlichen Landestheile, welche vorwiegend auf den Wasserbezug ausländischen Mahlgetreides gegründet ist, in erster Linie die Beseitigung der Staffeltarife für Mühlenfabrikate und die Tarifirung derselben

nach Spezialtarif I anstrebte und nur für den Fall der Unausführbarkeit dieser Maassnahme sich mit Beibehaltung des Staffeltarifs unter Erhöhung der Frachtsätze für Mehl gegenüber Getreide um etwa 30 % einverstanden erklärte, wurde gegen jede verschiedene Tarifirung von Getreide und Mehl von dem überwiegenden Theil der Interessenten sämmtlicher anderen Landestheile lebhafter Widerspruch erhoben. Auch die Mühlenindustrie der Mittelprovinzen — selbst soweit sie an sich Gegner der Staffeltarife ist —, glaubte auf die Beibehaltung der Gleichtarifirung von Rohstoff und von Fabrikat entscheidenden Werth legen zu müssen, da auf dieser Grundlage die Mühlenindustrie Deutschlands sich geschichtlich entwickelt habe.

Unter diesen Umständen hat die Staatsregierung, geleitet von der Ueberzeugung, dass einerseits die Frachtermässigung für Mühlenfabrikate eine den Bedürfnissen entsprechende Erweiterung des Absatzgebiets für inländisches Getreide und inländisches Mehl herbeigeführt hat, dass andererseits aber eine Schädigung allgemeiner Interessen infolge des Staffeltarifs bisher nicht nachweisbar gewesen, vielmehr die allgemein gesunkene Rente der Mühlenindustrie wesentlich anderen Ursachen beizumessen ist, beschlossen, bis auf weiteres die Staffeltarife für Mühlenfabrikate unverändert beizubehalten.

Dagegen wird, wie der „R.-A." meldet, die nachträglich erfolgte Aufnahme von Malz in die Staffeltarife wieder rückgängig gemacht werden und besteht die Absicht, zum 1. Oktober d. J. diesen Artikel wieder in die regelmässige Klasse des Spezialtarifs I zurückzuversetzen. Es geschieht dies aus nationalwirthschaftlichen Rücksichten, nachdem nicht nur die Mälzereien der westlichen und nördlichen Landestheile, sondern auch die grossen Handelsmälzereien der Provinz Sachsen in Aenderung ihres früher eingenommenen Standpunktes übereinstimmend begutachtet haben, dass die Beibehaltung der eingeführten Frachtermässigung für Malz die Wettbewerbsfähigkeit der inländischen Industrie gegenüber dem Auslande in Frage stelle. Angesichts dieser berechtigten Interessen des überwiegenden Theils der inländischen Malzindustrie war es nicht angängig, den Wünschen der Schlesischen Mälzereien auf Beibehaltung dieser Tarife zu entsprechen; indessen unterliegt es der Erwägung, ob durch Gewährung einzelner Frachterleichterungen die Weiterentwickelung der Schlesischen Malzfabrikation gefördert werden kann.

Kaysersberger Thalbahn.

Nach dem uns vorliegenden Geschäftsberichte ist im Betriebsjahre 1892/93 eine Zunahme der Einnahmen, namentlich aus dem Güterverkehre, zu verzeichnen; es wurden im ganzen 28 021 t gegen 25 047 t im Vorjahre befördert. Die hierfür gezahlte Fracht betrug 57 511 *M.* gegen 51 436 *M.* im Vorjahre, was eine Mehreinnahme von 6 075 *M.* ergibt.

Der Personenverkehr weist dagegen nur eine geringe Erhöhung der Einnahmen auf. Die Zahl der beförderten Reisenden betrug im Berichtsjahre 366 792 gegen 379 906 im Vorjahre und die aus dem Personen- und Gepäckverkehre erzielte Einnahme 106 138 *M.* gegen 105 907 *M.* im Vorjahre.

Nach der Betriebsrechnung betrugen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehre 106 138 *M.*, aus dem Güterverkehre 57 511 *M.* und aus sonstigen Quellen 3 042 *M.*, zusammen 166 691 *M.* Verausgabt wurden 106 243 *M.*, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 60 448 *M.* und nach den satzungsmässigen Abschreibungen ein Reingewinn zur Verfügung der Generalversammlung von 52 733 *M.*

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.

Die Aufnahme der in der Generalversammlung vom 27. April 1892 bewilligten Anleihe III. Emission im Betrage von 500 000 *M.* ist von der Aufsichtsbehörde abgelehnt worden.

Im Jahre 1892/93 betrug die Einnahme 642 833 *M.*, die Ausgabe 444 982 *M.* und der Ueberschuss 197 850 *M.* Von der Gesammteinnahme entstammen dem Personenverkehre 340 184 *M.* und dem Güterverkehre 262 063 *M.* Zur Verfügung verbleiben 174 001 *M.*

Nach den Vorschlägen der Verwaltung sollen die Prioritäts-Stammaktien eine Dividende von 4 % mit 83 960 *M.* und die Stammaktien ebenfalls 4 % mit 84 040 *M.* erhalten; an Eisenbahnsteuer sind 4 421 *M.* zu zahlen und der Rest von 1 579 *M.* soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Verkehr mit den Kölner Güterbahnhöfen und neue Bezeichnung der letzteren.

Vom 1. Oktober d. J. ab erhalten die bisherigen Stationen Ehrenfeld, Longerich, Nippes alter Bahnhof und Nippes Centralwerkstätte allgemein die Bezeichnungen

Köln-Ehrenfeld, Köln-Longerich, Köln-Nippes alter Bahnhof, Köln-Nippes Hauptwerkstätte.

Vom genannten Tage ab müssen dementsprechend Frachtgutsendungen, welche nach einer der vorgenannten vier Stationen oder nach Köln-Süd, Köln-Thürmchen oder Köln-Rheinstation bestimmt sind, die vollständige Stationsbezeichnung, so wie sie hier vorsteht, in der Frachtbrief-Adresse tragen. Fehlt die Nebenbezeichnung (Ehrenfeld, Longerich usw.), so werden die Sendungen auf Köln-Gereon zu den für diese Station bestehenden Frachtsätzen abgefertigt.

Auf Eilgutsendungen für Köln-Ehrenfeld, Köln-Longerich und Köln-Nippes Hauptwerkstätte findet vorstehende Bestimmung sinngemässe Anwendung, jedoch mit der Maassgabe, dass beim Fehlen der Nebenbezeichnung (Ehrenfeld usw.) Abfertigung der Sendungen auf Köln Eilgut-Abf. stattfindet.

Ferner wird mit dem 1. Oktober d. J. in allen in Betracht kommenden Verkehren die Güterstation Köln-Pantaleon als Tarifstation aufgehoben. Dieselbe dient von dem genannten Zeitpunkte ab bis auf weiteres nur noch als Ladestelle des Güterbahnhofes Köln-Süd.

Altona-Frankfurt a/M.

Die Schnellzüge 75 und 76 Altona-Frankfurt a/M. und umgekehrt sind seit dem 2. d. Mts. ausschliesslich mit neuen vierachsigen, durch Seitengang und bedeckte Uebergänge mit einander verbundenen und mit numerirten Plätzen ausgestatteten Drehgestellwagen I. und II. Klasse ausgerüstet. Hinsichtlich der Benutzung der Züge gelten die Bestimmungen, dass, soweit nicht etwa eine Schlafwagen-Karte genommen wird, ausser dem gewöhnlichen Fahrpreise ein Zuschlag von je 2 *M.* für die I. und II. Klasse gegen Aushändigung einer Platzkarte zu zahlen ist. Durch Belegen eines Platzes wird ein Anspruch auf denselben nicht erworben. Für Kinder wird, wenn für sie ein besonderer Platz beansprucht wird, die volle Platzgebühr erhoben. Die Platzgebühren sind auf den Ausgangsstationen der Züge in Altona und Frankfurt a/M., sowohl im Vorverkauf am Fahrkarten-Schalter, wie beim Zugführer, und ausserdem im Vorverkauf beim Internationalen Reisebüreau in Hamburg, auf den Zwischenstationen aber nur beim Zugführer des betreffenden Zuges zu lösen. Die Beförderung von Expressgut ist in den Zügen 75 und 76 gänzlich ausgeschlossen.

Zeitschrift für Kleinbahnen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten beabsichtigt zur weiteren Förderung des Kleinbahnwesens eine besondere „Zeitschrift für Kleinbahnen" im Ministerium der öffentlichen Arbeiten bearbeiten zu lassen, die voraussichtlich vom Beginn des nächsten Jahres ab in monatlichen Heften erscheinen wird.

Die Zeitschrift soll alles amtliche Material über die Kleinbahnen veröffentlichen, fortlaufend und regelmässig über den Stand der Kleinbahnunternehmungen in Preussen, ihre Begründung, Finanzirung, baulichen und Betriebseinrichtungen, rechtlichen Verhältnisse usw. berichten und die Entwickelung der Kleinbahnen im Auslande aufmerksam verfolgen und alles wissenswerthe darüber mittheilen, auch einen Sammelpunkt bilden für alle wissenschaftlichen Untersuchungen auf diesem Gebiete und daher auch Uebersichten über die gesammte Litteratur des In- und Auslandes enthalten.

Aus Russland.

Betriebseröffnungen.

Die Schmalspurbahn von Nowaja Derewnja nach Kolomjagi sollte am 15./27. Juli d. J. dem Betriebe übergeben werden. In Nowaja Derewnja, hinter dem Garten „Arkadia", ist der elegante Hauptbahnhof erbaut, in dem sich ein grosser Passagiersaal, ein Buffet und das Quartier des Stationschefs befinden. Die nächste Station und Weichenstelle befindet sich beim neuen Renn-Hippodrom, das wahrscheinlich der Bahn vorläufig die meisten Passagiere zuführen wird. Die Bahn geht dann nach Kolomjagi und von dort nach Oserki und Ssestrorezk weiter. Die Verbindung mit dem letztgenannten Punkte wird erst im nächsten Sommer eröffnet, mit Oserki vermuthlich noch in diesem. Die neue Bahn wird den Namen „St. Petersburger Eisenbahn" erhalten.

Der Tschiagurasche Zweig der Transkaukasischen Bahn sollte am 1. August dem Verkehr übergeben werden.

Eisenbahnbauten und Projekte.

Der Bau der Nowoselitzker Bahnen schreitet rasch vorwärts; Anfang Herbst wird der ganze Distrikt von Shmerinka bis Mohilew zugleich mit der Zweiglinie von Okaizy bis Bjelzy fertig sein. Der Bau der Eisenbahnbrücke über den Dnjestr bei Mohilew wird in 2 Monaten beendet sein.

Zum Herbst wird die Eröffnung des Passagier- und Frachtverkehrs auf der im Bau fast vollendeten Linie Kursk-

Woronesh erwartet. Die Baukosten der neuen Bahn dürften sich auf 55 000—56 000 R. für die Werst belaufen.

Das Ministerium hat den Beginn der Arbeiten auf der neuen Strecke von Wolsk über Petrowsk und Atkarsk nach Balandg gestattet. Das ursprüngliche Projekt hat einige wesentliche Veränderungen erfahren.

Die Untersuchungen zum Bau der Kachetiner Zweiglinie der Transkaukasischen Bahn sind fertig und werden in Kürze dem Minister der Verkehrsanstalten zur Bestätigung vorgelegt werden; die Untersuchungen sind auf Kosten des örtlichen Adels angestellt.

Finnländische Eisenbahn: Staatsaufsicht.

Die Finnländische Eisenbahn, welche gleich allen übrigen Bahnen Finnlands Staatsbahn ist, d. h. dem Staate Finnland gehört, befand sich bisher ausschliesslich unter der Aufsicht Finnländischer Behörden und zwar auch für den Theil der Bahn, welcher durch das Gouvernement Petersburg geht. Zur Beseitigung dieser Abnormität (?) hatte das Ministerium der Verkehrsanstalten, wie die Residenzblätter mittheilen, eine Kommission eingesetzt, welche den Vorschlag gemacht hat, den Theil der Finnländischen Bahn, welcher sich im Gouvernement Petersburg befindet, gleich allen Russischen Privatbahnen der Aufsicht des Ministeriums der Verkehrsanstalten zu unterstellen und für denselben einen eigenen Regierungsinspektor zu ernennen. Ob die Russische Staatsregierung ausser der Macht noch sonst etwas zur Begründung der Maassregel für sich hat, darüber schweigt unsere Quelle.

Departement für Eisenbahnangelegenheiten.

Bei demselben ist dieser Tage von einer besonderen Kommission die Nomenklatur der Waaren geprüft worden, nach welcher die Eisenbahnen in Zukunft nach einheitlicher Form ihre statistischen Daten dem besonderen statistischen Büreau zu liefern haben, das jetzt aus der Leitung des allgemeinen Kongresses der Vertreter Russischer Eisenbahnen an das besagte Departement übergeht.

Der neue Getreidetarif,

welcher vom 1/13. d. Mts. ab für den Güterverkehr auf Russischen Bahnen in Kraft tritt und nicht vor Ablauf einer dreijährigen Frist, mit Ausnahme einzelner Punkte, abgeändert werden soll, ist in der Nr. 444 der Tarifsammlung Russischer Eisenbahnen vom 14. Juli d. J. veröffentlicht.

Mit Inkrafttreten der neuen Tarifsätze werden alle bisher gültigen Sätze, mit Ausnahme derjenigen für den Verkehr zwischen Galizien und Danzig und der Navigationstarife für die diesjährige Navigationszeit, aufgehoben. Als Getreidefrachten 1. Kategorie gelten: ungemahlenes Getreide (Roggen, Weizen, mit Roggen vermischter Weizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Hirse, Spelz, Mais, Sorgho, Gomi, Dshugara, Erbsen, Bohnen, Linsen, Wicken, Erdnüsse und Lupinen); 2. Kategorie: Mehl, Graupen, Malz und gedörrtes Mehl; 3. Kategorie: Mehlabfälle, Kleie und Oelkuchen; 4. Kategorie: ölhaltige Samen. Für alle Getreidearten der ersten 3 Kategorien gelangt bei Versendung derselben nach Russischen Häfen, sowie nach Königsberg, nach den Stationen der westlichen Landesgrenze und den in der Tarifsammlung besonders angegebenen Stationen, die den Ausfuhrplätzen am nächsten gelegen sind, ein allgemeines Schema zur Anwendung, wonach bei Beförderung in Wagenladungen zu entrichten sind: auf Strecken bis 180 Werst 25 Kop. pro Wagen (610 Pud) und Werst; auf Strecken von 181—980 Werst sind zur Zahlung für 180 Werst (45 R.) je 9 Kop. pro Wagen und Werst, auf Strecken über 980 Werst zur Zahlung für 980 Werst (117 R.) je 5 Kop. pro Wagen und Werst hinzuzufügen. Für Getreidetransporte 4. Kategorie (ölhaltige Samen) sind auf Strecken von 1—255 Werst 25 Kop. pro Wagen und Werst zu zahlen; auf Strecken von 256—980 Werst sind zur Zahlung für 255 Werst (63,75 R.) je 9 Kop. pro Wagen und Werst und auf Strecken von mehr als 980 Werst zur Zahlung für 980 Werst (129 R.) je 5 Kop. pro Wagen und Werst hinzuzufügen.

Bei Beförderung von Getreide aller 4 Kategorien in Wagenladungen im inneren Verkehr werden bei Strecken von 1—320 Werst 18 Kop. pro Wagen (610 Pud) und Werst erhoben; bei Strecken von 321—980 Werst sind zur Zahlung für 320 Werst (57,60 R.) je 9 Kop. pro Wagen und Werst und bei Strecken über 980 Werst zur Zahlung von 980 Werst (117 R.) je 5 Kop. pro Wagen und Werst zuzuzahlen. Für Häcksel und Oelkuchen kommt hierbei ein Rabatt im Betrage von 10 % zur Anwendung.

Bei pudweiser Aufgabe von Getreidetransporten aller 4 Kategorien gelangt sowohl für die Ausfuhr, als auch für den inneren Verkehr der Tarif von 1/24 Kop. pro Pud und Werst zur Anwendung, unter Berücksichtigung der allgemeinen nach den Entfernungen bemessenen Prozentalabzüge.

Ausser diesen Hauptbestimmungen enthält die genannte Publikation noch Bestimmungen über die Tarifirung von Getreide, das mit Unterbrechungen oder mit zeitweiligem Lagern transportirt wird; ferner Bestimmungen über die Rückerstattung eines Theils der Frachtkosten für ins Ausland exportirtes Mehl (10 % Rabatt für aus inneren Plätzen kommendes Mehl und 7,5 % für Mehl, das aus Grenzorten und Häfen kommt, wo Mühlen sind). Dann folgen die Navigationstarife und ausnahmsweisen Jahrestarife, die von obigen allgemeinen Tarifschemen abweichen; letztere betreffen 25 Punkte und beziehen sich auf Sendungen, die 1. von einigen Stationen der Südwestbahnen nach Odessa, Königsberg und Danzig, 2. von einigen Stationen der St. Petersburg - Warschauer Bahn nach denselben ausländischen Hafenorten gehen, 3. auf Sendungen, die einige Zweigbahnen, isolirte und schmalspurige Bahnen passiren. Im Anschluss an die Publikation der Tarifschemen gibt die Tarifsammlung noch Berechnungstabellen für Strecken von 1—3 500 Werst für den Export- und inneren Verkehr, sowohl für wagenweise wie für pudweise Beförderung von Getreidefrachten.

Aus England.

Zur Frage der Fahrgeschwindigkeiten auf Englischen und Amerikanischen Bahnen

äusserte sich Clement E. Stretton, eine in Eisenbahnfachkreisen wohlbekannte Persönlichkeit, wie folgt: „Seit dem grossen Eisenbahnfahrsport von 1888 ist in Grossbritannien die Fahrgeschwindigkeit der Züge wenig verändert worden, während in Amerika bedeutende Beschleunigungen so schnell nacheinander vorgenommen worden sind, dass die dortigen Geschwindigkeiten ebenso hoch und selbst höher sind, als die Englischen. Auf der Newyork Central-, der Pennsylvanischen, Baltimore und Ohio, Philadelphia und Readingbahn wird mit sehr hohen Geschwindigkeiten und dabei sehr pünktlich gefahren. Es ist interessant, um Beispiele langer Fahrten anzuführen, dass der Empire State Express, welcher Newyork um 8.30 Vorm. verlässt und um 5.10 Nachm. in Buffalo ankommt, diese 708 km lange Strecke in 8 Stunden 40 Minuten zurücklegt, vier Aufenthalte eingerechnet. Um diesem Zuge unseren schnellsten Englischen gegenüberzustellen, so legt der „Fliegende Schotte“ die 644 km lange Strecke von London bis Edinburg in 8 Stunden 25 Minuten zurück. Der Vergleich fällt zu Gunsten des Amerikanischen Zuges aus, der eine um 64 km grössere Strecke mit einem um nur 15 Minuten grösseren Zeitaufwand zurücklegt; auch ist der Amerikanische Zug schwerer. In einem am 3. Juli d. J. in den „Times“ erschienenen Artikel heisst es: „Im Laufe des letzten oder der beiden letzten Jahre hat es den Anschein gewonnen, als ob England, welches in Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit seit Anbeginn der Eisenbahngeschichte die Zügel unbestritten geführt hat, diese ruhig und ohne Widerstreben an die Amerikanischen Vettern abgeben wird. Zahlreiche Englische Eisenbahnvorsitzende und Beamte sind jetzt in Amerika, und es ist sehr wahrscheinlich, dass bei ihrer Rückkehr die Fahrgeschwindigkeiten gewisser Züge so vergrössert werden, dass wir den Amerikanern überlegen sind, und diese fernerhin nicht mehr in der Lage sein werden, zu behaupten, dass ihre Züge die schnellsten der Welt seien.“ Soweit Stretton.

Die Politik der Engländer, mit den Amerikanern in einen Wettbewerb in Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit einzutreten, würde nicht grade von grosser Weitsichtigkeit Zeugniss ablegen, denn auf der kleinen Englischen Insel fehlt es durchaus an langen Fahrstrecken, bei denen die durch eine noch weiter vergrösserte Fahrgeschwindigkeit erzielte Zeitersparniss für den Reisenden von irgend welchem Nutzen wäre und von diesem überhaupt gewünscht würde. Trotzdem ist es nicht unmöglich, dass der Englische Selbststolz dem Yankee die Palme wieder abzuringen suchen wird; immerhin würde von dritter Seite das Experiment gewiss mit lebhaftem Interesse verfolgt werden. Vielleicht würde dadurch auch die Frage, wie weit sich überhaupt die Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnzüge steigern lässt, der Lösung näher geführt.

Ueber den Gesetzentwurf, betreffend die Arbeitsdauer der Eisenbahnbeamten *),

welcher vom Oberhause angenommen wurde, berichtet der „Star“ folgendes:

„In der endgültigen Fassung erstreckt sich der Entwurf auf alle Eisenbahnbediensteten, ausser solchen, die nach dem Dafürhalten des Handelsamts im Büreaudienst oder in den Werkstätten der Eisenbahngesellschaften beschäftigt sind. Abgesehen von diesen, ist im Entwurf vorgesehen, dass jeder Bedienstete oder jede Gruppe von Bediensteten beim Handelsamt sich darüber beschweren können, wenn ihre Arbeitszeit

*) The Railway Servants (Hours of Labour) Bill.

zu lang ist oder nicht ausreichend Ruhepausen lässt. Das Handelsamt ist befugt, solche Fälle eingehend zu untersuchen. Wenn es die Klagen für begründet erachtet, hat es die Eisenbahngesellschaft aufzufordern, innerhalb einer bestimmten Frist einen Stundenplan für die betreffenden Bediensteten vorzulegen, in dem die Arbeitsdauer in angemessenen Grenzen festgesetzt ist. Die Entscheidung darüber, welche Grenzen für angemessen anzusehen sind, ist dem Handelsamt vorbehalten, welches in jedem einzelnen Falle den Verkehrsverhältnissen und der Art der zu verrichtenden Arbeit Rechnung zu tragen hat.

Unterlässt es eine Gesellschaft, den geforderten Arbeitsplan vorzulegen oder einen genehmigten Plan mit dem nöthigen Nachdruck zur Anwendung zu bringen, so hat das Handelsamt die Pflicht, die Angelegenheit der Eisenbahnkommission zu unterbreiten, die mit weitgehenden Vollmachten ausgerüstet ist, um die säumige Gesellschaft zur Durchführung der angeordneten Maassregeln zu zwingen. Die Kommission ist befugt, eine Gesellschaft, die innerhalb einer von ihr zu stellenden Frist den Anordnungen nicht Folge gibt, für jeden Tag der Versäumniss mit einer Geldbusse bis zu 2000 *M.* zu bestrafen. Endlich hat das Handelsamt alljährlich über alle nach Maassgabe des Gesetzes ausgeführten Geschäfte dem Parlament einen Bericht vorzulegen. Die Bediensteten, welche Grund zur Klage zu haben glauben, haben lediglich, einzeln oder mehrere zusammen, beim Handelsamt Beschwerde einzulegen, die natürlich zweckmässiger Weise mit der gehörigen Begründung und Unterschrift zu versehen sein wird. Mr. Mundella, der Präsident des Handelsamts, ist so weit gegangen, im Parlamentsausschuss zu erklären, dass auch anonymen Beschwerden seitens der ihm unterstellten Beamten sorgfältige Prüfung zu theil werden würde."

Der Sinn der letzteren Aeusserung des Handelsamts-Präsidenten ist unschwer richtig zu deuten, aber ebenso ist ausser Zweifel, dass ein so weit gehendes Entgegenkommen die Geschäftslast des Handelsamts leicht bis ins Unerträgliche vermehren kann.

Neue Eisenbahnen in Mittel- und Südamerika.

Mr. Wm. E. Curtis, Sekretär des siebenten Amerikanischen Kongresses, hielt kürzlich vor dem Eisenbahn-Verkehrskongress der Weltausstellung zu Chicago einen Vortrag über das vorstehende Thema. Bei dem vielfachen Interesse, welches auch bei uns den Amerikanischen, im besonderen den Südamerikanischen Bahnen entgegengebracht wird, erscheint es gerechtfertigt an der Hand der „Engineering News" auf die Projekte und Bauausführungen, die jetzt die Mittel- und Südamerikanischen Republiken beschäftigen, einzugehen. Ist doch leider ein gut Theil Deutschen Geldes in Südamerikanischen Bahnunternehmungen angelegt worden. Man kann wohl nicht behaupten, dass dieses Kapital unwiederbringlich verloren sei. Mit der Gesundung der staatlichen und wirthschaftlichen Verhältnisse, mit der Erschliessung weiterer Ländergebiete und nicht zum geringsten mit der Schaffung grosser Verkehrslinien durch weiteren Ausbau und Fortsetzung der bereits vorhandenen Bahnen, wird auch eine Hebung des Werthes der bestehenden Bahnen eintreten. Es macht sich eine solche ja bereits bemerkbar.

Unter den Plänen, welche die letzte internationale Amerikanische Konferenz beschäftigt haben, hat kaum einer das Interesse nicht nur der Einwohner der Amerikanischen Republiken, sondern der ganzen Welt in dem Maasse zu erregen gewusst, als der Vorschlag, zwecks Verbindung der Nordamerikanischen Bahnsysteme mit den Südamerikanischen eine neue Bahn „die Interkontinentale Eisenbahn" zu erbauen. Auch in dieser Zeitung (siehe Nr. 68 S. 685 u. ff. Jahrg. 1892) ist dieses Unternehmens bereits eingehend Erwähnung geschehen. Das geplante Werk ist kühn und grossartig, wenn es auch keine grösseren Schwierigkeiten bietet, als s. Zt. der Bau der ersten Ueberlandbahn oder der Bau des Eriekanals. Die heutige Technik ist imstande, die sich bietenden Schwierigkeiten sicher zu überwinden; ob die Finanzirung des Unternehmens dies von sich wird sagen können, bleibt der Zukunft vorbehalten.

Als nördliche Anschlüsse der interkontinentalen Bahn dienen die Mexikanischen Bahnen, südlich kommen hierfür die Argentinischen Bahnen in Betracht. Die Regierung von Mexiko hat nun ihre Bahnen in den letzten Jahren mit grosser Energie nach Süden hin vorgetrieben, während gleichzeitig in Argentinien die Bahnen weit nordwärts bis beinahe an die Grenze von Bolivien vorgedrungen sind. Ausserhalb dieser beiden Länder hat der Eisenbahnbau einen lokalen Charakter bewahrt. Die Bahnen haben hier nur den Zweck, grössere Gemeindeverbände und Produktionsstätten mit der See in Verbindung zu bringen. So hat Chile ein umfangreiches Bahnnetz zum Anschluss der Hauptstädte an die Bergwerksdistrikte und die Küste, und z. Zt. durchbricht es mit einem Tunnel die Anden, um Anschluss zu suchen an die Transandinische Bahn und mit Hilfe dieser die Südamerikanische Ostküste zu erreichen. Hiermit war dann auch eine erste Südamerikanische Ueberlandbahn, von dem Atlantischen bis zum Stillen Ozean reichend, hergestellt. Längs der Westküste von Mittel- und Südamerika, zwischen der Mexikanischen Grenze und den bevölkerten Distrikten von Chile, liegt eine Reihe paralleler Bahnen, die innerhalb des letzten Vierteljahrhunderts gebaut sind und sich von den verschiedenen Seehäfen nach den Minen- und landwirthschaftlichen Bezirken erstrecken. Weiter sind im Innern des Landes eine Anzahl von Norden nach Süden gerichteter Bahnen im Betriebe, die als Glieder der geplanten interkontinentalen Bahn oder als werthvolle Zubringer derselben angesehen werden können.

Die Republik Mexiko betreibt jetzt etwa 13000 km Eisenbahnen. Fünf Wettbewerbslinien kreuzen den Rio Grande und zwei stellen die Verbindung zwischen der Landeshauptstadt und den Häfen des Golfs von Mexiko her. Die mexikanische Südbahn erstreckt sich bereits bis Oajaca und die quer über den Isthmus von Tehuantepec geplante Bahn nähert sich ihrer Vollendung. Mit ihrer Fertigstellung erhält die Panamaeisenbahn eine gefährliche Konkurrentin. Sie wird dann die von der Panamabahn dem Handel aufgezwungenen hohen Tarife erfolgreich bekämpfen können.

In den Mittelamerikanischen Republiken ist es mit dem Eisenbahnbau bisher nur langsam vorwärts gegangen. Wenn auch alle bedeutenderen Orte mit den benachbarten Seehäfen durch Schienenstränge verbunden sind und die bestehenden Linien allmählich weiter fortgeführt werden, so wird doch im Innern des Landes die meiste Fracht noch auf Karren oder den Rücken der Maulthiere fortbewegt.

Die jetzige Regierung von Guatemala hat den Plan einer Eisenbahn von der gleichnamigen Hauptstadt nach der Atlantischen Küste wieder aufgenommen, nachdem derselbe 8 Jahre lang, seit dem Tode des Präsidenten Barrios, geruht. Die Regierung stellt den Unternehmern sowohl bezüglich der Finanzirung als der Beschaffung des Grund und Bodens günstige Bedingungen, sodass die Kapitalanlage bei dieser Bahn als eine der besten, die in ganz Amerika sich bieten, hingestellt wird.

In der Republik Columbien sind zwei wichtige Bahnunternehmungen in der Ausführung begriffen (siehe Nr. 43 S. 414 d. Ztg.). Von dem Pazifischen Hafen Buenaventura nach dem Caucathale, dem Garten des Landes, und einer an landwirthschaftlichen und Bergwerksprodukten ungemein reichen Gegend, ist seitens einer Amerikanischen Gesellschaft der Bahnbau energisch in Angriff genommen. Eine zweite Amerikanische Gesellschaft stellt eine Schienenverbindung zwischen der alten, an der Atlantischen Küste gelegenen Hafenstadt Cartagena und dem unteren Laufe des Magdalenenstromes her. Dieser Strom bildet das einzige Verkehrsmittel für Personen und Güter zwischen dem Innern des Landes, vornehmlich der Hauptstadt Bogotá und der übrigen Welt. Da die Mündung des genannten Stromes durch vorgelagerte Sandbarren, welche die Schifffahrt sehr schwierig und gefährlich machen, versperrt ist, so hat man bereits vor Jahren zur Umgehung dieser Hindernisse einen Kanal gebaut, der nach dem Hafen von Cartagena, einem der besten Häfen der Welt, führt. Der Kanal ist jedoch unzureichend und mit Vollendung der Eisenbahn, deren Bau rasch vorwärts schreitet, hofft man auf einen bedeutenden Aufschwung, ja eine vollständige Umwälzung des Cobumbischen Handels.

In Venezuela sind bis jetzt 453 km Bahnen im Betriebe und 2000 km geplant oder im Bau begriffen. Letztere erstrecken sich von der Nordküste des Landes in das Innere. Die Bahnen werden mit Englischem und Deutschem Kapital (Diskontogesellschaft) und unter weitem Entgegenkommen der Regierung hergestellt. Der Bau, der während der vielfachen Unruhen im Lande theilweise unterbrochen werden musste, wird jetzt kräftig gefördert.

Die südlich von Columbien gelegene Republik Ecuador besitzt nur eine Bahn, die in einer Länge von 90 km von der Hafenstadt Guayaquil in das Innere führt. Neuerdings ist ein Vertrag zwischen der Regierung und einem Französischen Syndikat zur Fortsetzung dieser Bahn bis zur Landeshauptstadt Anito geschlossen worden. (Schluss folgt.)

Bücherschau.

Der äussere Eisenbahnbetrieb. Handbuch für Eisenbahnbeamte und Studirende technischer Anstalten. Zur Ergänzung ihrer „Schule des Lokomotivführers" gemeinfasslich bearbeitet von J. Brosius, Königlicher Eisenbahndirektor in Harburg und R. Koch, Oberinspektor der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Vier Bände mit 1100 Abbildungen und mehreren Tafeln. Zweite, umgearbeitete und verbesserte Auflage. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. 1893.

II. Band. Die Eisenbahn-Betriebsmittel. Lokomotiven und ihre Leistungsfähigkeit. Verbrauch an Lokomotivmaterialien, Entfernung der Kohlen- und Wasserstationen, Selbstkosten der Züge. Personen-, Post-, Gepäck-, Vieh- und Güterwagen. Draisinen. Mit 265 Abbildungen und 6 Tafeln.

III. Band. Bau und Unterhaltung der Eisenbahnen. Projektiren von Bahnen, Feldmesskunst, Baumaterialien, Erdarbeiten, Fundirungen, Handwerkerarbeiten. Gebäude und bauliche Anlagen. Wasserstationen. Herstellung und Unterhaltung des Oberbaues. Drehscheiben und Schiebebühnen. Weichen- und Signalstellwerke. Mit 376 Abbildungen.

IV. Band. Der Eisenbahn-Zugförderungsdienst. Signaldienst, Stationsdienst, Wagendienst, Betriebs-Maschinendienst, Lokomotiv-Fahrdienst, Fahrdienst, Streckendienst. Mit 169 Abbildungen.

Das in erster Auflage dreibändige Werk liegt jetzt in vier einzeln käuflichen Bänden vor. Der frühere Titel „Die Schule des äusseren Eisenbahnbetriebes" ist, wie oben angegeben, geändert worden, weil, wie die Verfasser anführen, die frühere Bezeichnung mehrfach zu Verwechselungen mit der ebenfalls von ihnen bearbeiteten „Schule des Lokomotivführers" Anlass gab.

Dass das Streben der Verfasser, den Eisenbahnbetrieb in seinem ganzen Umfang für die Bedürfnisse der Praxis auf knappestem Raum gemeinfasslich darzustellen, von reichem Erfolg gekrönt war, hat bereits die erste Auflage bewiesen. Ein Blick in die zweite lässt erkennen, dass der Stoff in allen Theilen einer nochmaligen gründlichen Prüfung unterzogen worden ist, wobei den inzwischen gemachten Fortschritten und den nach der einen oder anderen Richtung veränderten Gesichtspunkten die gebührende Berücksichtigung zu theil wurde. Wenn das Werk in erster Linie die Ausbildung der in den betreffenden Dienstzweigen thätigen Unterbeamten im Auge hat, für die es ein Lehr- und Prüfungsbuch ist, so ist sein Nutzen auch für diejenigen, welche später als Oberbeamte in diesen Dienstzweigen thätig zu sein haben, nicht gering anzuschlagen. Die ganze Ausbildung dieser Beamten auf den Hochschulen ist immer noch in weit überwiegendem Maasse auf die Heranbildung von Konstrukteuren, weniger aber auf die Ausbildung für den Beruf eines Betriebsmannes, der doch schliesslich weitaus das Endziel der Laufbahn bildet, gerichtet. Für den Studirenden ist es daher hochwillkommen, wenn er die Lücken in seiner Ausbildung durch das Studium eines Werks, wie das vorliegende, zu schliessen vermag. Bei der jetzigen Strömung kann die Erkenntniss, dass das eigentliche Eisenbahnbauwesen aus dem Vordergrunde mehr und mehr zurücktritt, nur Segen bringen, so wenig erbaulich sie für den Fachmann auch sein mag.

Dennoch hätte es wohl kaum einer Begründung seitens der Verfasser bedurft, dass umgekehrt auch die Kenntniss des Baues und der Unterhaltung der Eisenbahnen innerhalb gewisser Grenzen in den Bereich des Eisenbahnbetriebes gehören; die Vertrautheit mit den baulichen Anlagen ist auch von dem im äusseren Betriebsdienst stehenden Eisenbahnbeamten — nicht allein vom Oberbeamten, sondern ebenso auch vom Stationsvorsteher, Zugführer usw. — mit Recht zu fordern, denn die Fälle sind, wie auch die Verfasser anführen, nicht selten, wo die betreffenden Beamten auch in Fragen der baulichen Einrichtungen auf sich selbst angewiesen sind.

Wegen der vorgenommenen Vertheilung des Stoffes kann auf die oben mitgetheilte Inhaltsübersicht der einzelnen Bände verwiesen werden. Im zweiten Bande sind die auf Deutschen Bahnen gebräuchlichen neueren und neuesten Bremseinrichtungen behandelt. Die Verfasser sind noch in der Lage gewesen, vor der Drucklegung eingehende Mittheilungen über die neue Westinghouse-Schnellbremse zu erhalten. Diese Bremse ist in einem 53 Seiten langen Nachtrage sehr eingehend besprochen. So erwünscht und dankenswerth diese Erweiterung an sich ist, so wäre doch eine Mittheilung auch darüber, dass die Westinghouse-Schnellbremse nicht die einzige ist, welche wir kennen, am Platze gewesen, um so mehr, als man sich bekanntlich auch im eigenen Vaterlande die Konstruktion brauchbarer Schnellbremsen mit regem Eifer und mit Erfolg hat angelegen sein lassen.

Im vierten Bande ist dem Wagendienste, dem Betriebsmaschinen- und Lokomotivfahrdienste ein grösserer Raum gewidmet. Dies hat seine volle Berechtigung, weil nicht sehr vielen Beamten Gelegenheit gegeben ist, sich in der Praxis mit diesen überaus wichtigen Dienstzweigen selbst zu beschäftigen. Wenn die Verfasser eine grössere Verbreitung der Kenntniss von den Eisenbahnfahrzeugen und der damit zusammenhängenden Vorkommnisse wünschen, ist dem ganz beizutreten.

Es war der Verfasser Bestreben, die fachliche Bildung zu fördern. Möge dies Bestreben die wohlverdiente Anerkennung dadurch finden, dass das tüchtige Werk in weitesten Kreisen Aufnahme und Verbreitung findet.

Brockhaus'sches Konversations-Lexikon. Der soeben erschienene 7. Band der Jubiläumsausgabe von Brockhaus' Konversations-Lexikon widmet Frankreich und den damit in Verbindung stehenden Artikeln nicht weniger als nahezu 300, durch 11 Tafeln und Karten illustrirte Spalten, in denen das Gesammtwissen der Gegenwart über Frankreich konzentrirt enthalten ist. Wir machen besonders neben dem Artikel über Französische Eisenbahnen auf den durch 2 Dislokationskarten erläuterten Artikel „Französisches Heerwesen" aufmerksam, der viel zu denken gibt, ferner auf „Französische Kunst" mit 6 Tafeln. Das Militärische tritt im 7. Bande stark hervor, da derselbe die Artikel „Geschosse" und „Geschütze" enthält. Sie sind durch 9 Tafeln und 67 Textbilder illustrirt und bieten, da sie von hervorragenden Mitgliedern des Preussischen Generalstabes bearbeitet sind, die beste Gewähr für Richtigkeit. Der Bedeutung der Technik in unserer Zeit Rechnung tragend, gibt dieser neue Band unter 50 Tafeln und 282 Textabbildungen nicht weniger als 12 Tafeln und 183 Textfiguren zu den ausserordentlich präzis und doch auch dem Laien verständlich abgefassten technischen Artikeln, unter denen wir nur „Gasbeleuchtung" und die damit zusammenhängenden Stichworte nennen wollen. Auf gleicher Höhe stehen die naturwissenschaftlichen und geographischen Artikel. Einen Beweis von der ausgezeichneten Ausführung speziell der Chromotafeln gibt die Tafel „Giftschlangen". Gerade zu jetziger Jahreszeit werden auch die beiden hübschen Chromos der einheimischen Giftpflanzen interessiren, nach denen jedes Kind diese Arten zu erkennen vermag. Der Kunst sind 8 Tafeln gewidmet, darunter eine hervorragend schöne Chromotafel, Rauch's berühmtes Berliner Monument Friedrichs des Grossen, und ein Bronzedruck, die bekannte Erzthüre Ghiberti's in Florenz darstellend. Wie ausgezeichnet Handel und Volkswirthschaft bearbeitet sind, beweisen die Artikel „Freihandel", „Gebrauchsmuster", „Geld" u. a. m. Interessant ist der Artikel „Gemeindehaushalt", welchen eine Tabelle begleitet, aus der hervorgeht, dass unter allen Europäischen Grossstädten München die grössten Einnahmen und Ausgaben per Kopf hat, dass die grössten Ausgaben für Schulwesen (per Kopf) Frankfurt a/M. leistet. Sehr lesenswerth ist der Artikel „Geheimmittel", der eine ausführliche Aufzählung der hauptsächlichsten Mittel mit dem Nachweise ihrer Schädlichkeit oder Werthlosigkeit enthält. Der biographische Theil ist wieder sehr gut vertreten durch die Artikel „Friedrich Barbarossa", „Friedrich der Grosse", „Franz Josef I.", u. a. m. Wie schnell die Redaktion von Brockhaus' Konversations-Lexikon den Zeitereignissen folgt, ersieht man z. B. aus den Artikeln, die dem Serbischen Minister Garaschanin und dem Russischen Minister Giers gewidmet sind.

Wir begrüssen auch diesmal wieder den neuen Band von Brockhaus' Konversations-Lexikon als ein Muster gedrängter sorgfältiger Zusammenstellung des Wissens der Gegenwart in unübertroffen kunstvoller Ausstattung.

Personalnachrichten.

Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Der Regierungs- und Baurath Schneider ist zum Geheimen Baurath und vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Dem Eisenbahndirektor Erdmann in Magdeburg ist die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst verliehen worden.

Ernannt sind zu Eisenbahn-Bauinspektoren: die Regierungsbaumeister Goebel in Frankfurt a/M. unter Verleihung der Stelle eines solchen bei der Hauptwerkstätte daselbst und Hartwig in Magdeburg unter Verleihung der Stelle eines solchen im Bezirk der Eisenbahndirektion daselbst. Dem letzteren sind die Geschäfte des Telegrapheninspektors übertragen.

Versetzt sind die Regierungs- und Bauräthe Wernich, bisher in Breslau, als Direktor an das Betriebsamt in Saarbrücken, Schlemm, bisher in Magdeburg, nach Bromberg behufs Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion daselbst, und Claus, bisher in Kiel, als Mitglied an das Betriebsamt (Breslau-Halbstadt) in Breslau; der Baurath Ehrenberg, bisher in Arnsberg, als Mitglied an das Betriebsamt in Kiel und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Storbeck, bisher in Bromberg, als Mitglied an das Betriebsamt (Stettin-Danzig) in Stettin.

Dem Regierungs- und Baurath Kirsten in Breslau sind die Geschäfte des Direktors des Betriebsamts (Breslau-Tarnowitz) daselbst übertragen worden.

Der Ober-Baurath Vogel, Dirigent der III. Abtheilung der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., und der Rechnungsrath von Einem, Eisenbahn-Hauptkassenrendant in Altona, sind gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 15. August 1893 wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Cassel unterstellte Bahnstrecke Arolsen-Corbach mit den seither für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichteten Stationen Twiste, Berndorf (Waldeck) und Corbach auch für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Privatdepeschen-Verkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren und dem Haltepunkt Mengeringhausen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit:

Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Januar 1893.

An demselben Tage werden für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr von und nach Twiste, Berndorf (Waldeck) und Corbach Durchgangs-Frachtsätze nach und von Warburg eingeführt, welche der Frachtberechnung zu Grunde gelegt werden, soweit direkte Tarife für den Verkehr mit den genannten neuen Stationen nicht vorhanden sind.

Die Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr von und nach den Stationen der neuen Strecke sind im Nachtrag VIII zum diesseitigen Staatsbahn-Personentarif (Theil II) vom 1. April 1890 enthalten.

Elberfeld, den 4. August 1893. (1664)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin wird am 10 d. Mts. der zwischen den Stationen Wriezen a/O. und Alt-Reetz belegene Haltepunkt Alt-Mädewitz für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Stückgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Berlin, den 8. August 1893. (1665)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg i/E. wird die bisher auf den Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie auf den Versand von Steinkohlen beschränkte Station Spittel mit dem 1. Oktober d. J. für den gewöhnlichen Wagenladungsverkehr eröffnet werden. Ausgeschlossen bleiben Langholzwagen und Wagen mit solchen Gegenständen, zu deren Ver- bezw. Entladung besondere Vorrichtungen wie Krahn und Rampe nothwendig sind (Künstler-, Möbelwagen und dergl.).

Berlin, den 8. August 1893. (1666)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Eröffnung des Haltepunktes Alt-Mädewitz für den Wagenladungs-Güterverkehr. Am 10. August d. J. wird der zwischen den Stationen Wriezen a/O. und Alt-Reetz belegene Haltepunkt Alt-Mädewitz für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet. Der Frachtberechnung werden bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen im Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin sowie im Wechselverkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen die bei Anstoss von 4 km an Wriezen a/O bezw. von 3 km an Alt-Reetz sich ergebenden jeweilig niedrigsten Gesammtentfernungen zu Grunde gelegt.

Die Abfertigung von Stückgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Berlin, im August 1893. (MG1667)
Königliche Eisenbahndirektion

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Oldenburg. Am 15. d. Mts. tritt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 6 in Kraft. Derselbe enthält ausser verschiedenen, grösstentheils bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs neue Entfernungen und Frachtsätze für die Station Ziepel des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie die Ausdehnung des direkten Verkehrs mit den Oldenburgischen Stationen Bockhorn, Borgstede und Bramloge auf die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern aller Art.

Magdeburg, den 5. August 1893. (1668)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Der am 10. August d. J. neuen Stils (29. Juli a. St.) in Kraft tretende Nachtrag I zum Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, welcher ermässigte Frachtsätze für Torfstreu und Torfmull sowie für Futtermittel von Sosnowice W. W. und J. D. E. enthält, findet auch Anwendung im Verkehr mit Bayerischen Stationen.

Breslau, den 7. August 1893. (1669)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg. Am 15. d. Mts. tritt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 6 in Kraft. Derselbe enthält ausser verschiedenen, grösstentheils bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Barnten, Cordingen, Dollern und Hankenberge des Direktionsbezirks Hannover und Ziepel des Direktionsbezirks Magdeburg.

Magdeburg, den 5. August 1893. (1670)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. Der für unseren Binnenverkehr mit Gültigkeit vom 8. Juli cr. eingeführte Ausnahmetarif für Torfstreu und Futtermittel etc. wird von sogleich auch auf die Artikel „Reisigfutter (ein aus Reisig hergestelltes Futtermittel), Häcksel und Kuchen von Reisig, Pülpe (Abfallwasser bei der Kartoffelstärke-Fabrikation), Streutorf (getrockneter Stichtorf, Rohmaterial für Torfstreu) und Holzsägespähne (Holzsägemehl) unverpackt sowie entölte Samen“ ausgedehnt.

Der Artikel „Streutorf etc.“ tarifirt bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen ebenso wie Heu und Stroh nach den Sätzen zu 2 des Ausnahmetarifs, sofern sich die Frachtberechnung nach den Sätzen zu 1 für 10000 kg pro Wagen nicht billiger stellt.

Die Direktion. (J1671)

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2 betreffend. Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. wird der Ausnahmetarif für Schleifholz (Prügel, Rundlinge bis zu höchstens 2,5 m Länge und 20 cm Durchmesser am schwachen Ende) — Tarifheft 1 Nr. 21, Tarifheft 2 Nr. 6 A — auf Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, nicht über 6 m lang, sowie auf Holzsägespähne (Holzsägemehl), unverpackt, ausgedehnt.

Dresden, den 3. August 1893. (1672)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. In den Nachträgen I zu den Tarifheften Nr. 1 und 2 sind Berichtigungen vorzunehmen, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst Gültigkeit ab 15. September l. J.

München, den 29. Juli 1893. (1673)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. August l. J. wird die Station Rybnik der Königl. Eisenbahndirektion Breslau in den Ausnahmetarif 6 für Garne aller Art im Verkehre mit Schelklingen einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 29. Juli 1893. (1674)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die Gültigkeitsdauer der von uns unterm 10. Juni l. J. veröffentlichten Frachtermässigung für Futter- und Streumittel sowie Sämereien im innern Badischen Verkehr, sowie in denjenigen Verkehren, in welchen der inzwischen eingeführte Ausnahmetarif für Streu und Futtermittel keine Anwendung findet, wird bis zum 1. Mai 1894 erstreckt.

Karlsruhe, 5. August 1893. (1675)
Generaldirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. Oktober l. J. scheidet der Artikel „Kalksteinmehl“ aus dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 13 (für Düngemittel) der Tarifhefte I A und I B (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) aus.

Die von diesem Zeitpunkte ab aufkommenden bezüglichen Sendungen werden zu den Sätzen des Spezialtarifs III abgefertigt, wodurch kleine Frachterhöhungen eintreten.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 3. August 1893. (1676)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Gültigkeit wird im Verkehr zwischen Stationen der Badischen Bahn und den Stationen der Bregthalbahn für Heu- und Strohsendungen Abfertigung von zwei Wagen auf einen Frachtbrief und Berechnung der Fracht für das Gesammtgewicht beider Ladungen — mindestens jedoch für 5000 kg — bis auf weiteres zugelassen.

Karlsruhe, den 3. August 1893. (1677)
Generaldirektion.

Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen von Oberschlesien nach Niederschlesien etc. Am 10. d. Mts. werden folgende Stationen als Empfangsstationen in die Ausnahmetarife für Giesserei-Roheisen von Oberschlesien nach Niederschlesien etc. einbezogen: **a)** Altwasser, Freiburg i/Schl., Fürstenwalde, Görlitz, Guben, Lauban, Lauchhammer, Neurode, Reichenbach i/Schl., Saarau, Schwiebus, Sommerfeld, Striegau, Vetschau und Zittau des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin; **b)** Cüstriner Vorstadt und Vietz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg; **c)** Forst, Hoyerswerda und Niesky des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt.

Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft.

Breslau, den 3. August 1893. (1678)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 10. August d. J. treten mit Gültigkeit bis zum 1. September 1894 Ausnahmetarife für die Beförderung von Torfstreu und Torfmull bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge von Almelo (Station der Holländischen Bahn und der Niederländischen Staatsbahn), Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen (Stationen der Niederländischen Staatsbahn) nach Stationen der Main-Neckarbahn, der Hessischen Ludwigsbahn und der Pfälzischen Bahnen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 7. August 1893. (1679)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Niederländischer Verkehr mit Basel, Waldshut etc. Am 10. August d. J. tritt mit Gültigkeit bis zum 1. September 1894 ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Torfstreu und Torfmull bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge von Almelo (Station der Holländischen Bahn und der Niederländischen Staatsbahn), Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen (Stationen der Niederländischen Staatsbahn) nach den Stationen Basel (Badischer Bahnhof und Centralbahnhof), Konstanz, Lindau, Schaffhausen, Singen und Waldshut in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 7. August 1893. (1680)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Westdeutscher Verbands - Gütertarif. Die Station Hainstadt in Baden der Badischen Staatseisenbahnen wird vom 15. August d. J. ab in das Heft 1 aufgenommen.

Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren.

Hannover, den 5. August 1893. (1681)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung neuer Tarife, beziehungsweise eines Tarifnachtrages.) Mit Bezug auf die Kundmachungen vom 13. Mai, 12. Juni und 8. Juli 1893 wird verlautbart, dass am 1. September 1893 unter der Bezeichnung Theil III, Heft 1, beziehungsweise Theil III, Heft 2, neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der K. K Oesterr. Staatsbahnen, der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Oesterr. Linien) und der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft (Linien Wien-Marchegg und Wien-Bruck a. d. L.) [Heft 1], dann der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Ungar. Linien), der K. Ungar. Staatseisenbahnen, der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn [Heft 2] einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, beziehungsweise Lindau transit, sowie Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen, ferner ein Nachtrag III zum Tarife, Theil III, 3. Heft des Oesterr. - Ungar. - Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1891 in Wirksamkeit treten.

Die in den Tarifen Theil III, Heft 1 und 2 enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.

Der Nachtrag III zum Tarife Theil III, 3. Heft, enthält u. a. Frachtsätze für die Stationen Tecic (St. E. G.), dann Böhm. Hörschlag, Budweis, Forbes, Kaplitz, Steinkirchen, Umlowitz, Weleschin und Zartlesdorf (K. K. St. B.).

Exemplare der erwähnten neuen Tarife sind zum Preise von je 1 Krone = 50 kr. Oe. W., dann des Nachtrages III zum Preise von 20 Hellern = 10 kr. Oe. W. bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 4. August 1893. (1682)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung des IV. Nachtrages zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker. Am 1. September 1893 tritt der IV. Nachtrag zu dem vom 1. Oktober 1891 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker aller Art in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:
1. Frachtsätze für die Beförderung von Roh- und Sandzucker;
2. Ergänzung des alphabetischen Stationsverzeichnisses;
3. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 kr. Oe. W. per Stück erhältlich.

Wien, am 4. August 1893. (1683)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien - Lindenau n. Vorarlberg. Einführung des Nachtrages V. Mit 1. September 1893 gelangt zu dem vom 1. Februar 1890 gültigen Tarif für den bezeichneten Verkehr der Nachtrag V zur Einführung.

Der Nachtrag enthält einen neuen Ausnahmetarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Mahlprodukten aus Getreide u. Hülsenfrüchten sowie von Oelsaaten.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 0,20 ℳ = 10 kr. Oe. W. per Stück erhältlich.

Wien, am 2. August 1893. (1684)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Lieferfristen.

Mit Genehmigung des Ministeriums des Grossherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten vom 26. Juli d. J. wird vom 15. August d. J. ab zu den reglementsmässigen Lieferfristen ein Lieferzeitzuschlag von einem Tage für Wagenladungsgüter in folgenden Stationen eingeführt und zwar:

a) Käferthal - Wohlgelegen, Weinheim und Heidelberg für den Uebergang nach und von der schmalspurigen Nebenbahn Mannheim - Weinheim-Heidelberg-Mannheim,
b) Karlsruhe für den Uebergang nach und von der schmalspurigen Nebenbahn Durmersheim-Karlsruhe-Spoeck und
c) Zell für den Uebergang nach und von der schmalspurigen Nebenbahn Zell-Todtnau.

Berlin, den 2. August 1893. (1685)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

---

4. Verdingungen.

Verdingung. Die Anfertigung und Lieferung von:

A. 46 Stück Personenwagen und
146 „ Gepäckwagen,
B. 461 „ Wagenradsätzen und
C. 904 „ Tragfedern und } für
960 „ Spiralfedern } Wagen

soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst, Fürstenstrasse Nr. 1—10, Zimmer 92, zur Einsicht aus und können auch von uns gegen die gebührenfreie Einsendung von
6 ℳ für A, von 1,00 ℳ für B und von 0,75 ℳ für C
bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Wagen, bezw. Radsätzen oder Trag- und Spiralfedern"
versehen, zu dem auf
Dienstag, den 22. August d. J.,
Vormittags 10½ Uhr für die Wagen,
Mittags 12 Uhr für die Radsätze und
Mittags 12½ Uhr für die Trag- und Spiralfedern
anberaumten Verdingungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb vier Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 5. August 1893. (1686)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Anlieferung von 300 Stück kiefernen Telegraphenstangen 7 m lang, 100 Stück desgleichen 8,5 m lang und 36 Erdplatten von verzinktem Eisenblech mit kupfernem Drahtseil und Muffen. Lieferungsort Breslau. Termin
Freitag, den 18. August 1893,
Vormittags 11 Uhr, im Büreau des Unterzeichneten, Brüderstr. 32.

Verdingungsunterlagen auf Lieferung der Telegraphenstangen werden zu 0,60 ℳ abgegeben, für die Erdplatten liegt ein Muster im Büreau aus, wo auch während der Dienststunden von Vorm. 7 Uhr bis 2 Uhr Nachm. mit entsprechender Aufschrift versehene versiegelte An-

gebote postfrei entgegen genommen werden. Zuschlagsfrist 14 Tage.
Breslau, den 3. August 1893. (1687)
Der Königliche Eisenbahn-Telegraphen-inspektor.

Verding von eichenen Bahnschwellen. Die für das Rechnungsjahr 1894/95 erforderlichen
200 000 eichenen Bahnschwellen
sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach 5 Loosen getrennt — verdungen werden.
Bedingungen und das zum Angebot zu **benutzende** Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.
Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Büreau
am 24. August 1893, Vormittags 11 Uhr,
statt.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 21. September 1893 einschliesslich.
Magdeburg, den 3. August 1893. (1688)
Königliche Eisenbahndirektion.

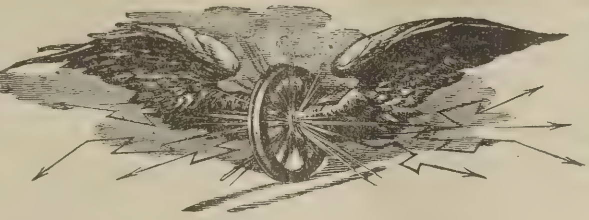
Lieferung von Radreifen. Die Lieferung der in den Rechnungsjahren 1893/94 und 1894/95 erforderlichen 800 Stück Tender- und 3 500 Stück Wagen-Radreifen aus Flussstahl soll in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.
Bedingungen, Zeichnungen und das zum Angebot zu **benutzende** Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.
Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Büreau
am 21. August 1893, Vormittags 11 Uhr,
statt.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 3. September d. J.
Magdeburg, den 6. August 1893. (1689)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Betriebsmaterialien. Die vom 1. Oktober 1893 bis Ende März 1894 noch erforderlichen
140 000 kg rohes Rüböl und
130 000 „ Mineral-Schmieröl (Winteröl)
sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.
Bedingungen und das zum Angebot zu **benutzende** Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 60 ₰ bezogen werden.
Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Büreau
am 29. August 1893, Vormittags 11 Uhr,
statt.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. September 1893.
Magdeburg, den 2. August 1893. (1690)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 62. Zeitung des Vereins 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 12. August 1893.

Dieser Nummer liegt Nr. 15 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Columbische Weltausstellung in Chicago.

(Fortsetzung aus Nr. 58.)

Im Maschinenbau hat sich Deutschland mit der Zeit zu einer bedeutenden Höhe emporgearbeitet, die es schon seit langem befähigt, den Wettbewerb auf dem Weltmarkte mit anderen Ländern erfolgreich aufzunehmen. Die gesammte Gewerbthätigkeit, welche gemeinhin als Maschinenbau bezeichnet wird, lässt sich in 3 Hauptabtheilungen gliedern, nämlich die Eisengiesserei, den eigentlichen Maschinenbau und die — bereits in das Ingenieurwesen hinübergreifende — Industrie der Blech- und Stabeisenverarbeitung. Im Jahre 1889 betrug die Erzeugung an Gusswaaren im Deutschen Reich 868 693 t und im Jahre 1890 bereits über 1 000 000 t. Der eigentliche Maschinenbau hat sehr zahlreiche Unterabtheilungen, unter denen zu nennen sind die Herstellung von Lokomotiven, Dampfmaschinen, Dampfkesseln, von Werkzeugmaschinen zur Metall-, Holz- und Steinbearbeitung, von Hebezeugen und Maschinen zum Transportiren von Lasten. Ferner der Bau von Maschinen der Textilindustrie; von Nähmaschinen; von Maschinen zur Erzeugung und Verarbeitung von Papier, Leder; Maschinen der keramischen und Glasindustrie; der Landwirthschaft; der Zuckerindustrie sowie des Brennerei- und Brauereibetriebes; der Stärkefabrikation und der chemischen Industrien. Ferner gehört hierher der allgemeine Maschinenbau, betreffend die Herstellung von Transmissionen, Pumpen, Armaturtheilen usw. und endlich greift der Maschinenbau in das Gebiet der Elektrotechnik neuerdings weit hinein.

Diese Verhältnisse finden ihren Ausdruck in der in der Maschinenhalle veranstalteten Sammelausstellung des Maschinenbaues, welche sich auf alle vorangeführten Gebiete erstreckt. Man begegnet unter den 75 Ausstellern den wohlbekannten Namen leitender Deutscher Firmen, von denen einige der bekanntesten herausgegriffen werden mögen: die Fabrik von Schichau in Elbing hat in der Maschinenhalle eine 1 000pferdige stehende Dreifach-Expansionsmaschine*) für 12 Atm. Dampfüberdruck ausgestellt, die direkt gekuppelt ist mit einer Innenpolmaschine der Firma Siemens & Halske in Charlottenburg. Die Kraft der Maschine wird zur Beleuchtung eines Theiles der Ausstellung und zu verschiedenen elektrischen Kraftübertragungen benutzt. Eine 150pferdige Dreifach-Expansionsdampfmaschine**) für 12 Atm. Dampfüber-

*) Cylinderdurchmesser: 580, 950 und 1 450 mm; Hub: 700 mm; Tourenzahl: 100 in der Minute.

**) Cylinderdurchmesser: 300, 490 und 750 mm; Hub: 350 mm; Tourenzahl: 150 in der Minute.

druck treibt mittelst Seilbetriebes einen Theil der Transmissionen in der Maschinenhalle. Das unlängst in den Besitz von Friedrich Krupp übergegangene Grusonwerk in Magdeburg hat ausser Steinbrechern, Kugelmühlen, Theil- und Mischmaschinen, Aufbereitungsmaschinen eine Anzahl Gasmotoren in liegender und stehender Anordnung, ferner Erzeugnisse aus Hartguss, schmiedbarem Guss usw. ausgestellt. Die Deutsche Gas- und Petroleummotoren-Industrie, welche sich den Weltmarkt erobert hat, ist durch verschiedene Firmen vertreten. Die 1864 von Eugen Langen und N. A. Otto begründete Gasmotorenfabrik Deutz, welche bis jetzt nicht weniger als 40 000 Motoren mit 170 000 Pferdekräften geliefert hat, hat 10 verschiedene Gas- und Petroleummaschinen liegender und stehender Konstruktion von 3 bis 25 indizirten Pferdestärken ausgestellt. Weiter haben die Daimler Motorengesellschaft in Cannstatt, J. M. Grob & Co. in Leipzig-Eutritzsch Petroleummotoren — erstere auch Gasmotoren — vorgeführt. Luther in Braunschweig zeigt Müllereimaschinen, hydraulische Maschinen usw., Mannesmann in Remscheid nahtlose Stahlrohre, Hochdruckrohre für Flüssigkeiten und Gase aller Art bis zu 1 000 Atm., Gasflaschen für Spannungen bis zu 500 Atm., Kriegsmaterial u. a., Wolf in Magdeburg-Buckau Lokomobilen usw. usw.

Auf kaum einem anderen Gebiete hat Deutschland bedeutsamere Fortschritte im Vergleiche zu anderen Ländern aufzuweisen, wie auf dem des Transport- und Verkehrswesens. Der ausserordentliche Aufschwung der Ingenieurwissenschaften, welche für die gedeihliche Entfaltung jener die Grundlage bilden, geht damit Hand in Hand. Die im Transportgebäude untergebrachte Ausstellung des Ingenieur- und Verkehrswesens gibt, wenn auch bei weitem nicht erschöpfend, doch ein allgemeines Bild dessen, was Deutschland auf diesen Gebieten leistet und geleistet hat. Wenn viele hervorragende Gegenstände fehlen, so trägt daran die grosse Entfernung vom Ausstellungsorte, die Kürze der Vorbereitungszeit und der bei vielen Ingenieuren, Behörden usw. vorhandene, freilich erklärliche Mangel an Interesse die Schuld. Naturgemäss sind in der Verkehrsabtheilung mehr als in jeder anderen Zeichnungen und Modelle vorherrschend. Dabei ist aber daran festgehalten worden, nur solche Gegenstände zur Darstellung zu bringen, welche thatsächlich zur Ausführung gekommen sind.

Das Gebiet des Ingenieurwesens ist in einer Sammelausstellung zusammengefasst; es kommen dafür in Betracht der Strassenbau, Eisenbahnbau, einschliesslich Strassen- und Drahtseilbahnen (Luftbahnen), Strom-, Kanal- und Hafenbauten, der Schiffbau, Eisenkonstruktionen für Brückenbau und Hochbau und Anlagen im Dienste der Wohlfahrts- und Gesundheitspflege. Das Transportwesen befasst sich mit der Post, dem Dampfschiff-, Eisenbahn-, Telegraphen- und Fernsprechwesen. In diesem Gebiete ist besonders hervorzuheben die Sammelausstellung der Preussischen Eisenbahnverwaltung. Die übrigen Gegenstände des Transportwesens sind in den vorgeschriebenen Gruppen untergebracht.

Auf der Ausstellung finden sich zahlreiche Modelle, Druckwerke, Zeichnungen und Photographien ausgeführter Gegenstände aus allen Gebieten des Ingenieurwesens. Das grosse Bedürfniss an weitgespannten oder in der Höhe beschränkten Konstruktionen für Brücken und Hochbauten, welches sich in dem letzten Halbjahrhundert herausgebildet hat, hat zu neuen Formen unter weitgehendster Anwendung des Eisens geführt. Die deutschen Eisenkonstruktionen verdanken ihre Zuverlässigkeit trotz geringen Materialaufwandes der Befolgung des Grundsatzes, dass eine genaue rechnerische Bestimmung aller Theile bis ins einzelne möglich sei. Diese Tendenz ist an den Abbildungen ausgeführter Brückenbauten, welche die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung, die Generaldirektion der Bayerischen Staatsbahnen, die Badische Oberdirektion des Wasser- und Strassenbaues, das Hessische Staatsministerium, das Sächsische Finanzministerium ausgestellt haben, ferner an Beispielen hervorragender Bahnhofshallen — Hallen der Berliner Stadtbahnhöfe Friedrichstrasse und Alexanderplatz, der Bahnhöfe Frankfurt a/M., Bremen, Köln, Düsseldorf — klar erkennbar.

Die neueren Fortschritte im Eisenbahnwesen sind namentlich durch eine Auswahl von Betriebsmitteln veranschaulicht. In der Sammelausstellung der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung sind ausser Schaubildern von Eisenbahnanlagen, Modellen von Gebäuden und Brücken gezeigt: eine dreifach gekuppelte Verbund-Güterzuglokomotive von Schichau in Elbing; eine dreifach gekuppelte Tenderlokomotive mit 5 t Raddruck von Henschel & Sohn in Cassel; ein dreiachsiger Kupeewagen I. und II. Klasse mit Lenkachsen von der Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau in Breslau; ein zweiachsiger Plattformwagen mit Lenkachsen für 15 t Ladegewicht von van der Zypen & Charlier in Köln-Deutz; ein zweiachsiger Kohlenwagen mit eisernem Kasten für 15 t Ladegewicht von derselben Firma; ein vierachsiger Personenwagen der Nebenbahn Wiesbaden-Langenschwalbach, ebenfalls von derselben Firma; ein zweiachsiges Drehgestell eines vierachsigen Personenwagens und Einzeltheile eines zweiten Drehgestells von Krupp in Essen; 11 Zeichnungen von Lokomotiven, Personen- und Güterwagen. Die Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg, vorm. Klett & Co., hat ein Modell des neuerbauten Hofzuges des Königs von Italien vorgeführt. Ausser Oberbautheilen, Weichen usw. gewöhnlicher Bahnen ist ferner das Abt'sche Zahnstangensystem veranschaulicht: die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft hat eine Zeichnung des Längenprofils der Harzbahn Blankenburg-Tanne, eine kolorirte Reliefkarte der Bahn, ein Modell des Oberbaues mit Adhäsions- und Zahnstangenstrecken, ein Modell der kombinirten Zahnrad-Adhäsionslokomotive Abt'schen Systems und ein Brückenmodell der Bahn ausgestellt. Die Generaldirektion der Badischen Staatsbahnen zeigt Pläne der Höllenthalbahn nebst Zeichnungen über die verwandten Zahnstangenlokomotiven und Wagen usw. An dieser Stelle sind ferner die Sicherheitswerke für den Eisenbahnbetrieb, vertreten durch Jüdel, Siemens & Halske usw., zu nennen.

Das Strassenbahnwesen ist, namentlich Amerika gegenüber, im Rückstande und daher weniger ausgiebig auf der Ausstellung vertreten. Rund 85 % der Strassenbahnen werden ausschliesslich durch Pferde betrieben. Der Oberbau ist indessen, was hervorzuheben ist, stark vervollkommnet worden und der Wagenbau steht auf einer hohen Stufe. Neuerdings gewinnen die elektrischen Bahnen mehr an Boden.

Die Drahtseilbahnen sind durch Ausstellungen der beiden Firmen Bleichert & Co. in Leipzig-Gohlis und Pohlig in Köln vertreten.

Im Schifffahrtswesen konnten nur wenige Modelle ausgestellt werden, welche einige der besten in Deutschland gebauten Schiffe darstellen. Die Kommanditgesellschaft Blohm & Voss in Hamburg, die Schiff- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft Germania in Berlin, die Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft Vulcan, ferner die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft in Hamburg und der Norddeutsche Lloyd in Bremen haben eine Anzahl Schiffsmodelle eingeschickt, die, wenn auch wenig zahlreich, doch einen guten Begriff von dem gegenwärtigen Stand des Schiffbaues in Deutschland geben. Unter den vom Vulkan eingesandten Modellen finden sich die Modelle von mehreren für die Chinesische Regierung gelieferten Kriegsschiffen, ferner auch dasjenige des Schnelldampfers „Fürst Bismarck“, eines der Atlantischen „Windspiele“ (greyhounds), der auf seinen Reisen zwischen Deutschland und Newyork mehr als 20 Knoten Geschwindigkeit erlangt hat, während das in England nach genau denselben Plänen gebaute Schwesterschiff „Normannia“, bei grösserem Kohlenverbrauch, nur 19,7 Knoten zu erreichen vermochte.

Aus dem Gebiete des Fluss- und Hafenbaues sind eine Reihe von Entwürfen und verschiedene Modelle ausgestellt. Die Ausstellung des Preussischen Ministeriums der öffent-

lichen Arbeiten umfasst Flussregulirungen und -Kanalisirungen, Schifffahrtswege, Hafenanlagen, Küstenbeleuchtung und Wasserbauwerke. Die Generaldirektion der Badischen Staatsbahnen zeigt Pläne des Mannheimer Hafens; die Maschinenfabrik von Luther in Braunschweig Pläne von Hafeneinrichtungen und -Ausrüstungen, Speichereinrichtungen, hydraulische Anlagen und Entwürfe verschiedener ausgeführter Hafenanlagen. Die Stadt Bremen hat Entwürfe zur Korrektion der Unterweser u. a. m. ausgestellt. Zeichnungen von Baggermaschinen sind von der Maschinenbau-Aktiengesellschaft Germania und der Lübecker Maschinenbaugesellschaft ausgehängt.

Im weiteren umfasst die Ingenieurausstellung Zeichnungen, Photographien und Modelle von Anlagen, die im Interesse der Wohlfahrt und Gesundheitspflege getroffen worden sind, von Beleuchtungs-, Heizungs- und Lüftungseinrichtungen, Wasserversorgungen und städtischen Entwässerungen, Badeanstalten u. a. Endlich sind eine Reihe industrieller Anlagen, deren Weiterentwickelung sich das Deutsche Ingenieurwesen mit besonderem Erfolge hat angelegen sein lassen, so Portlandcement-Fabriken, Speicherbauten, ferner Anlagen für die Aufbereitung der Mineralien, zum Klassiren der Erze und Kohlen und Getreidemühlen veranschaulicht. Mit diesen Gegenständen werden indessen bereits andere Ausstellungsgebiete berührt.

Die Vielgestaltigkeit und weite Ausdehnung der im Industriegebäude eingerichteten Ausstellung, welche die Gewerbethätigkeit Deutschlands vor Augen führt, gestattet nicht, auf alle ihre Theile genauer einzugehen; nur in ungefähren Linien kann ihre Bedeutung an dieser Stelle hervorgehoben werden.

Mit Genehmigung Seiner Majestät des Kaisers sind zunächst hervorragende Arbeiten der Kunst und des Kunstgewerbes, bestehend in Prachtgeräthen, Huldigungsadressen und ähnlichen Ehrengeschenken, welche den drei Deutschen Kaisern bei festlichen Gelegenheiten dargebracht worden sind, in einer besonderen Gruppe zur Ausstellung gelangt. Hiermit in Verbindung sind ähnliche an verschiedene Deutsche Landesfürsten, insbesondere S. K. H. den Grossherzog von Baden, den Fürsten Bismarck, den verewigten Feldmarschall Grafen von Moltke gerichtete Adressen und Ehrengaben ausgestellt, die in ihrer Gesammtheit Zeugnisse der Verehrung und Dankbarkeit darstellen, welche den Helden der nationalen Wiedergeburt Deutschlands entgegengebracht worden sind. Die Gruppe ist endlich vervollständigt durch Prachtgeräthe und Prunkstücke verschiedenster Art, unter denen die von Seiner Majestät dem Kaiser verliehenen Ehrenpreise für ausserordentliche Leistungen auf dem Gebiete des Renn- und Wassersports besonders hervorzuheben sind. Alle diese Gegenstände gehören vermöge ihrer Ausführung und ihres Materials mannigfachen Gebieten der Kunst und des Kunstgewerbes an, stellen aber im Zusammenhange dar, wie vielseitig man im Laufe der letzten Periode die Hilfsmittel der Kunst für an sich ähnliche Aufgaben zu verwenden gewusst hat.

In der Sammelausstellung für Photographie, der nach der offiziellen Gruppeneintheilung Gegenstände der Lithographie, Zinkographie und des Farbendrucks sachgemäss angereiht sind, ist ein theilweises Bild davon gegeben, zu welchem Umfang die aus den Erfindungen Niepce's, Daguerre's und Talbot's hervorgegangene Industrie herangewachsen ist, die sich neuerdings zur Zeichenkunst ebenso verhält, wie der Buchdruck zur Schreibekunst.

Die Gewerbthätigkeit, welche durch die im Industriepalast vorgeführten Erzeugnisse der chemischen Industrie im engeren Sinne repräsentirt wird, ist im Deutschen Reiche zu hoher Blüthe gelangt. Es gehören dazu: die chemische Grossindustrie, welche sich befasst mit der Herstellung von Schwefelsäure, Salzsäure, Glaubersalz, Soda und Aetznatron; ferner die im engsten Anschluss an diese Grossindustrie stehende Fabrikation feinerer chemischer Präparate für chemische, chemisch-technische, pharmazeutische und photographische Zwecke, eine Industrie, die sich in Deutschland zu solcher Grösse entwickelt hat, dass sie den Weltmarkt vollkommen beherrscht. In diese Gruppe gehören auch die Industrie der Fette und Oele, Kerzen und Seifen, Parfümerien und die Leimfabrikation. Die dritte Gruppe der chemischen Industrie, die Theerdestillation, beschäftigt sich mit der Verarbeitung von Theeren verschiedener Herkunft und zu verschiedenen Zwecken; die vierte, die Fabrikation künstlicher Farbstoffe, welche sich, obwohl erst 30 Jahre alt, in Deutschland zu ausserordentlicher Blüthe entfaltet hat, geht aus von den in der Theerdestillation gewonnenen Produkten. An die Fabrikation der eigentlichen Farbstoffe schliesst sich die Industrie der Mineral- und Lackfarben.

Die hauptsächlichen Gegenstände dieser Industrie sind in einer 141 Aussteller umfassenden Sammelausstellung vereint. Verschiedene dahin gehörige Gegenstände sind in den offiziellen Gruppen untergebracht, an die sich diejenige Gruppe lose anreiht, in der die Schreibmaschinen, Papier, Geschäftsbücher und Schreibwaaren gezeigt werden.

Das eigentliche Kunstgewerbe, dessen Bewegung gerichtet ist auf den Ausbau des Hauses, die Ausstattung des Aeusseren, der Zimmerwände, der Fussböden, Decken, Möbel und sonstigen Geräths, zeigt sich in seiner reichen Ausbildung in den in die betreffende Ausstellungsgruppe verwiesenen Gegenständen der Holz-, Metallarbeit, Kunsttöpferei, Glasarbeit und Glasmalerei, der Lederarbeit, Tapetenmusterung, Textilkunst u. a. In dieser Gruppe, welche 99 Aussteller umfasst, sind die von Professor Seidl in München eingerichteten Prunkräume zur Aufnahme kunstgewerblicher Ausstellungsgegenstände besonders zu nennen.

Die Glas- und Thonwaaren-Industrie, welche sich beide mit der Verarbeitung der Kieselsäure-Verbindungen, die erstere der schmelzbaren, die andere der unschmelzbaren, befassen, sind in den vorgeschriebenen Gruppen, denen sich die Gruppen für Metall-Kunstgegenstände und Emaillen sowie für Schnitzereien aus verschiedenem Material und die Sammelausstellung des Deutschen Graveurvereins ein- oder anreihen, vertreten. Die Metall-Kurzwaaren, welche die grosse Gruppe von Gegenständen des Gebrauchs und Luxus umfassen, die das Gebiet der Maschinen und Instrumente mit dem des Kunstgewerbes durch zahlreiche Uebergänge verbinden, findet seinen Ausdruck in der Sammelausstellung der Edelmetall-Industrie Hanau, Pforzheim, Schwäbisch-Gmünd — 48 Aussteller — und den Ausstellungen der Fachgruppen: Gold- und Silberwaaren, Juwelierwaaren — 58 Aussteller — und ferner auch der Uhrmacherei.

Unter den in Deutschland betriebenen Gewerbezweigen nimmt die Textilindustrie eine der ersten Stellen ein; sie versorgt nicht allein in hervorragender Weise den einheimischen Markt, sondern bildet auch eine der bedeutendsten Exportindustrien des Reiches, namentlich auch für Nordamerika. So wurden im Fiskaljahre 1889/90 für 30,4 Millionen Dollar Textilfabrikate — Baumwollwaaren aller Art, Strumpfwaaren für $8^1/_4$ Millionen Dollar, Leinenwaaren, Damaste u. dergl. für $2^1/_2$ Millionen Dollar, seidene und halbseidene Waaren, Sammete usw. für $10^1/_3$ Millionen Dollar, Wollwaaren: Kleiderstoffe, Tuche, Strumpfwaaren, Posamenten, fertige Kleider u. dergl. für $9^1/_3$ Millionen Dollar nach ausserhalb geliefert. Die bedeutenden Crefelder Firmen haben ihre Objekte in einer Kollektivausstellung vereinigt; die Sächsische Textilindustrie hat eine umfassende Sammelausstellung eingerichtet, während andererseits zahlreiche Gegenstände in den offiziellen Ausstellungsgruppen untergebracht sind, von denen auch die für Haararbeiten, Reiseausrüstungen, Gummiwaaren in den Bereich der Abtheilung für Textilindustrie gezogen wurden. Die Sammelausstellung der Fächerindustrie (Königreich Sachsen), deren Gegenstände unter dem Einfluss der Königlichen Kunst-Gewerbeschule in Dresden entstanden sind, ist ebenfalls hierzu gezählt.

Ein Gewerbszweig eigener Art ist die Nürnberg-Fürther Industrie, deren Erzeugnisse durch eine Sammelausstellung — umfassend die Gruppen: Spielwaaren; Bronzefarben und Blattmetalle, Leonische Waaren; Glasindustrie, Spiegel, Metallspiegel; Bleistifte, Reisszeuge, Schreibwaaren; Galanteriewaaren und Gebrauchsgegenstände; Fahrräder — gekennzeichnet ist. Diese Industrie wird gefährdet vorwiegend durch kleine und kleinere Betriebe, die eine unübersehbar grosse Anzahl von Arbeiten fertigen, die ihren Weg in alle Erdtheile finden.

Ebenso findet die Deutsche Spielwaaren-Industrie ihren Weg in alle Länder. Der Werth der Ausfuhr an Spielwaaren betrug in den letzten Jahren durchschnittlich 28 Millionen Mark jährlich, wozu noch der inländische Verbrauch mit etwa 12 Millionen tritt. Den grössten Konsum haben Nordamerika und Grossbritannien mit seinen Kolonien. Auf der Weltausstellung ist die Sonneberger Industrie durch eine Sammelausstellung vertreten, deren Hauptgegenstand eine nach den Zeichnungen des Direktors der dortigen Industrieschule hergestellte Gruppe von Figuren ist, an deren Ausführung sich viele Hausindustrielle betheiligt haben. In der Mitte dieser Gruppe befindet sich ein reich geschmückter Wagen, den eine weibliche Gestalt, die Allegorie des Welthandels, lenkt. Die Spielwaaren-Industrie von Gotha, Waltershausen und Ohrdruf ist gleichfalls durch eine Kollektivausstellung gekennzeichnet. Weitere Gegenstände der Industrie finden sich in der betreffenden Ausstellungsgruppe. An diese schliessen sich mehrere Gruppen mit verschiedenartigen Gegenständen an, als da sind Waagen, Kriegsbedarf, Beleuchtungsapparate, Heiz- und Kochgefässe, Kühlgefässe, Metallwaaren, Tresors, Messerschmiedewaaren, Skulpturgegenstände, Instrumente usw. Die Industrie der Musikinstrumente, welche im Deutschen Reiche eine Ausdehnung erreicht hat, wie in keinem anderen Lande, ist in dem Industriegebäude gleichfalls vertreten, und zwar durch 44 Aussteller. Schliesslich ist die Abtheilung M: Ethnologie, Archäologie, Arbeits- und Erfindungsfortschritt, im Industriepalast untergebracht. Es sind darin Kriegs- und Jagdgeräthe, Modelle von Gebäuden und Schlössern dargestellt.

Die im Ledergebäude — nördlich vom Festgebäude — untergebrachte Deutsche Lederausstellung umfasst 31 Aussteller, die zugerichtete Ledersorten und aus Leder gefertigte Gegenstände — Schuh- und Handschuhwaaren, Erzeugnisse des Wagenbaues, der Sattlerei, Riemerei und Täschnerei — vorführen.

Eine hervorragende Beachtung wird denjenigen Gegenständen der Deutschen Industrie zu theil werden, welche die Anwendung der Elektrizität veranschaulichen, denn die elektrotechnische Industrie hat sich bereits jetzt, wo ihre Entwickelung bei weitem noch nicht abgeschlossen ist, auf dem Weltmarkte eine hervorragende Stellung errungen. Eine Reihe grundlegender Erfindungen auf elektrotechnischem Gebiete sind von Deutschland ausgegangen und, dank dem unermüdlichen Eifer der Forscher, ist dieses Land auch ferner in der Lage, mit anderen an der Spitze zu marschiren. Mit der Elektrotechnik stehen verschiedene Industriezweige in engem Zusammenhang, wie die Verarbeitung von Kupfer, die Drahtzieherei, der Bau gleichmässig laufender Dampfmaschinen u. a. m. Soweit indess nur die eigentliche Elektrotechnik in Betracht kommt, hat man es zu thun mit zwei Hauptgruppen, deren erste die Vorrichtungen umfasst, welche dem elektrischen Nachrichtenwesen dienen — Telegraphie, Telephonie und Sicherungen von Eisenbahnen — und deren zweite die Maschinen und Apparate zur elektrischen Beleuchtung und zur Kraftabgabe behandelt. In den letzten Jahren hat Deutschland in der Elektrotechnik, mit Ausschluss der Fabrikation von elektrischen Leitungen, einen Umsatz von 35 Millionen Mark erzielt, der sich etwa wie folgt vertheilt:

a) auf die vorgenannte Gruppe 1 etwa 8 Millionen Mark und zwar:
   1. für Telegraphenapparate etwa . . . 1,5 Mill. Mark,
   2. für Fernsprecheinrichtungen etwa . . 1,75 Mill. Mark
   3. „ Sicherungsanlagen im Eisenbahnbetriebe etwa . . . . 1,5 „ „

das übrige entfällt auf Haustelegraphen, galvanische Elemente usw.;

b) auf elektrische Maschinen und Zubehör etwa 27 Millionen Mark und zwar:
   1. für elektrische Maschinen rund . . . 6,5 Mill. Mark,
   2. „ Akkumulatoren . . . . 4,5 „ „
   3. „ Bogenlampen . . . . 2,0 „ „
   4. „ Kohlenstäbe . . . . 1,5 „ „
   5. „ Glühlampen . . . . 2,5 „ „
   6. „ Installationsstücke . . . . . . 10,0 „ „

Die Leistungfähigkeit der elektrischen Maschinen lässt kaum noch etwas zu wünschen übrig, da von der zugeführten mechanischen Arbeit, je nach der Grösse der Maschinen, 85 bis 95 % in elektrische nutzbare Arbeit verwandelt werden. Dynamomaschinen von 500 und mehr Pferdestärken sind jetzt durchaus keine Seltenheit.

Die Deutsche elektrotechnische Industrie ist in einer Sammelausgabe von einigen 50 Ausstellern zusammengefasst, in der Firmen wie Siemens & Halske in Berlin, Schuckert & Co. in Nürnberg, die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin glänzen. Die in der Maschinenhalle ausgestellte Innenpol-Dynamomaschine von Siemens & Halske, welche zur Beleuchtung eines Theiles der Ausstellung und zur Kraftübertragung dient, ist früher erwähnt. Im Maschinengebäude befindet sich von derselben Firma, ausser verschiedenen Motoren von 0,5—80 Pferdestärken zum Antrieb von Werkzeugmaschinen verschiedener Deutscher Firmen, eine Dreiphasen-Stromanlage zum Betriebe einer Eisenbahn. Der Strom von 3 000 Volt wird durch einen Dreiphasen-Stromtransformator auf eine Gebrauchsspannung von 600 Volt transformirt. Ausser diesen nicht im Elektrizitätsgebäude vorgeführten Maschinen findet sich im Elektrizitätsgebäude eine Anzahl wissenschaftlicher und technischer Messinstrumente, während die Sicherungs- und Signalanlagen im Transportgebäude zu suchen sind. Die Firma Schuckert & Co. hat als Spezialität mehrere Scheinwerfer mit Glas-Parabelspiegeln von 600—1 500 mm lichtem Durchmesser ausgestellt, welche auf verschiedenen Ausstellungsgebäuden angebracht sind und in Thätigkeit versetzt werden. Ausser diesen Scheinwerfern sind ausgestellt ein Dampfdynamo, ein Schiffstelegraph und ein Parabelspiegel. Die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft zeigt Dynamomaschinen und Elektromotoren für Dreh- und Gleichstrom, Glüh- und Bogenlampen, elektrische Uhren u. a. m.

Das Elektrizitätsgebäude birgt ausser Gegenständen der Elektrotechnik eine von der Deutschen Gesellschaft für Mechanik und Optik veranstaltete Sammelausstellung wissenschaftlicher Instrumente und Apparate, an der u. a. auch die Physikalisch-Technische Reichsanstalt in Charlottenburg betheiligt ist.

Es erübrigt noch, mit einigen Worten der Ausstellungen für Kunst, Forschung und Unterrichtswesen und von Frauenarbeiten zu gedenken. Die Stellung der Deutschen Kunst zu würdigen, ist hier nicht die Aufgabe. Die im Kunstgebäude veranstalteten Sammlungen, nämlich die Sammelausstellung der Deutschen Kunstgenossenschaft mit 430 Oelgemälden, 132 Aquarellen, Radirungen usw. und 112 Bildwerken, sowie die Sammelausstellung der Architektur mit 159 Ausstellern bieten dem Ausstellungsbesucher ausreichend Stoff, sich darüber zu unterrichten und den Vergleich mit den Leistungen der Fremdstaaten zu ziehen. Die Fürsorge für das Deutsche Schulwesen ist im Gebäude für Erziehungswesen durch die Sammelausstellung des Deutschen Unterrichtswesens zur Anschauung gebracht, in der behandelt sind die Universitäten, das höhere Schulwesen und das Volksschulwesen in seinem gesammten Umfange. In den vorgeschriebenen Gruppen sind fernerhin Gegenstände vorgeführt, welche die Gesundheitspflege, das Schulwesen und sonstige Einrichtungen zur Förderung und

Verbreitung des Wissens betreffen. Im Frauengebäude endlich ist eine Sammelausstellung von Frauenarbeiten unter dem Protektorat I. K. H. der Frau Prinzessin Friedrich Karl von Preussen eingerichtet, in der in 4 Sektionen 1. Werke der Kunst, Gegenstände des Kunstgewerbes, der Kunsthandarbeit und Schriftstellerei, 2. des Unterrichtswesens, 3. der Wohlthätigkeit und Krankenpflege und 4. der öffentlichen Kinderpflege und Erziehung vorgeführt sind.

Auf die Sonderausstellungen von Friedrich Krupp und E. Merck, welche in besonderen Pavillons untergebracht sind, ist bereits früher hingewiesen. Eine Reihe von Gegenständen sind im Freien ausgestellt.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2260 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 2297 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Antrag der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) auf Anwendung der Vereinseinrichtungen in dem Verkehr der Bregthalbahn mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 2304 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Uebernahme der Haftung für die übereinkommengemässe Benutzung und Behandlung der auf die Lokalbahn Röthenbach bei Lindau-Weiler übergehenden Wagen der Vereinsverwaltungen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 2332 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinszeitung, betreffend die Sitzung des Ausschusses für die Vereinszeitung (abgesandt am 10. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Personalvereinigungen bei den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Es dürften sich kaum grössere und umfassendere Fusionen des Personals früher selbständig gewesener Bahnen vollzogen haben, als solche nach deren Verstaatlichung bei den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen stattfanden. Diese Fusionen sind mit einer ausserordentlichen Geschicklichkeit und mit einem anerkennenswerthen Gerechtigkeitssinn durchgeführt worden. In allen Verstaatlichungsverträgen war zwar für die billige Behandlung des zu übernehmenden Personals die gehörige Fürsorge getroffen, aber die Einreihung und Einschiebung des übernommenen einzelnen Bediensteten in den grossen Körper der Staatsbahnbeamten war mit grossen Schwierigkeiten verbunden. Die persönlichen Verhältnisse und die frühere Dienstleistung der Uebernommenen muss ebenso berücksichtigt werden, wie der Umstand, dass der Dienst durch solche Einschiebungen nicht leide und dass, soweit als thunlich, die früheren Staatsbahnbeamten nicht in ihren Vorrückungsaussichten beeinträchtigt werden. Allerdings war es nicht möglich, diesen Rücksichten in allen Beziehungen vollständig Rechnung zu tragen; das sämmtliche neu zugewachsene Personal konnte nicht gleich für den jeden einzelnen zusagenden oder angemessenen Wirkungskreis verwendet werden. Aber im grossen und ganzen hat das Personal keine Ursache zur Unzufriedenheit, da sich die Ausgleichung allmählich vollzieht und diejenigen, welche vielleicht im anfang einen minderwerthigen Posten, aber ohne Schmälerung ihrer früheren Bezüge erhielten, eine bessere Verwendung erlangen, sobald die Verwaltung ihre Eignung hierfür erprobt hat. Zudem bieten sich in einem so grossen Beamtenkörper weitaus mehr Anlässe, den Mann auf den richtigen Posten zu stellen, als dies bei kleineren Bahnverwaltungen der Fall sein kann. Andererseits ist es natürlich, dass die Einschiebungen von allen denjenigen anfänglich missgünstig betrachtet wurden, welche dadurch in ihrem bisherigen Rangverhältniss einen Abbruch zu erleiden fürchteten, aber von dieser Missgunst ist gegenwärtig nichts zu merken, denn die einsichtigen Beamten der Staatsbahnen sind von dem Gefühle durchdrungen, dass sie ihre Einzelwünsche dem allgemeinen Wohle sowie dem Gebote der Gerechtigkeit und Billigkeit in ihrem eigenen Interesse unterordnen müssen; dieses Gebot hielt sich auch die Staatsbahnverwaltung stets vor Augen und darum funktionirte der aus so heterogenen Elementen zusammengefügte Beamtenkörper in tadelloser Weise. Die Verstaatlichungsaktion ruht nur augenblicklich, aber sie wird in absehbarer Zeit wieder aufgenommen und dann müssen neuerdings Personalvereinigungen eintreten, welche sich nach den gewonnenen Erfahrungen gewiss weniger schwierig vollziehen werden.

Transport explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen.

Das „Reichsgesetzblatt" vom 4. d. Mts. veröffentlicht eine Verordnung des Handelsministeriums über diesen Transport. Die Verordnung bezeichnet genau diejenigen Gegenstände, auf welche sich die besonders anzuwendenden Vorsichten beziehen und regelt das beim Transport einzuhaltende Verfahren. Die neuen Vorschriften treten am 1. September d. J. in Wirksamkeit.

Für die Sicherheit der Eisenbahnreisenden.

Die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen hat folgenden Erlass an die Verwaltungen der Privateisenbahnen gerichtet: „Im Hinblick darauf, dass bei einer grossen Anzahl von Schnellzügen Restaurationswagen eingestellt werden, welche die Reisenden während der Fahrt benutzen wollen und mit Rücksicht auf den eingetretenen Fall, dass ein Reisender, welcher während der Fahrt bei Gelegenheit des Uebertrittes von einem Wagen zu einem anderen zwischen dieselben gerathen war und überfahren wurde, wird die Verwaltung aufgefordert, Vorsorge zu treffen, dass das Ueberschreiten der Uebergangsbrücken bei den Interkommunikationswagen vollkommen gefahrlos stattfinden kann. Behufs dessen wird eine solche Konstruktion der Schutzvorrichtung zu wählen und auf eine derart tadellose Instandhaltung derselben ein sorgfältiges Augenmerk zu richten sein, dass stets ein vollkommen sicherer Uebertritt von Wagen zu Wagen gewährleistet erscheint. Der Bekanntgabe des diesfalls Veranlassten wird entgegengesehen".

Zur Ueberwachung allein reisender Kinder.

Ein diesbezüglicher Erlass der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen an die Verwaltungen der Privateisenbahnen lautet: „Aus Anlass des Falles, dass ein in einer Station durch einen Kondukteur in den Zugabort überwiesenes 6jähriges Kind infolge Nichtabsperrens der stirnseitigen Wagenthür während der Fahrt auf das Stehplateau gelangte und vom Zug abstürzte, wird die Verwaltung aufgefordert, den Kondukteuren der Personen führenden Züge aufzutragen, insbesondere Kinder, wenn dieselben auch nur streckenweise allein fahren, sorgfältig zu überwachen bezw. die Vorschriften, betreffend das Absperren der Wagenthüren und die Hintanhaltung des Betretens der Wagenplateaus, auf das genaueste zu handhaben".

Ertheilung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt: a) der Stadtvertretung von Schönbach für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Königsberg der Buschtěhrader Eisenbahn nach Schönbach auf die Dauer von 6 Monaten; b) dem Stadtrath von Prag für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Lokalbahn vom Kleinseitner Ring bis zum Reichsthor in Prag und von da nach Liboc; c) dem Fürsten Edmund Clary für eine schmalspurige Drahtseilbahn in der Sächsisch-Böhmischen Schweiz vom sogen. Stimmersgrund aus, d. i. am Ende der Edmundsklamm bis auf die Stimmersdorfer Höhe sowie für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Eisenbahn von der Stimmersdorfer Höhe bis zum Hotel Rainwiese.

Nichtvorlage von Erhebungsberichten über durch Expressbriefe angezeigte Ereignisse.

Die K. K. Generalinspektion hat der Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gestattet, dass in jenen Fällen, in welchen in dem Erhebungsbericht nicht weitere wesentliche Angaben über das eingetretene Ereigniss gemacht werden können, als schon im Expressbriefe angeführt wurden, der Erhebungsbericht sowie die sonst vorgeschriebene statistische Beilage entfallen können. Es müssen jedoch alle mittelst Expressbriefen zur Anzeige gelangenden Ereignisse im Eisenbahndienste, welche auf Grund der Normen für die Verfassung der Unfallstatistik des Verkehrskomitees für die Oesterreichischen Eisenbahnen als zu registrirende Unfälle zu betrachten sind, in die betreffenden Tabellen dieser Statistik aufgenommen werden.

Betriebseinnahmen im Monat Juni d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 12 208 596 Personen und 7 730 741 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 25 230 610 fl. erzielt (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 17 323 049 fl. und auf die Ungarischen Bahnen 7 907 561 fl.), d. i. für das Kilometer 900 fl. — Im gleichen Monate 1892 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 12 904 992 Personen und 7 278 624 t Güter, 25 035 099 fl. oder für das Kilometer 902 fl.; daher ergibt sich für den Monat Juni d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0,2 %.

Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ersten Semester d. J. erzielten Verkehrseinnahmen beziffern sich auf 146 930 039 fl. (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Eisenbahnen 102 194 706 fl., auf die Ungarischen Bahnen 44 735 339 fl.), im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 139 561 602 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für den 6 monatlichen Betriebszeitraum des laufenden Jahres 28 008 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 27 732 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer und die Betriebszeit Januar—Juni d. J. auf 5 426 fl. gegen 5 033 fl. im Vorjahre, d. i. um 213 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet für 1893 auf 10 492 fl. gegen 10 006 fl. im Vorjahre, d. i. um 426 fl., mithin um 4,2 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 6 Monate d. J. für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses hatten von den im „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff.“ aufgeführten 126 Bahnen die nachstehenden die höchsten Einnahmen: die Wiener Verbindungsbahn 80 336 fl., die Aussig-Teplitzer Eisenbahn 55 662 fl., die Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) 30 096 fl., die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) 27 692 fl., die Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf) 23 444 fl. und die Südbahngesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) 22 124 fl.

Der Zuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung.

Das neue Betriebsreglement enthält im § 84 Punkt 3 (s. § 76 des Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen) die Bestimmung, dass der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung fünf vom Tausend der deklarirten Summe für je angefangene 200 km nicht übersteigen darf. Für die Berechnung dieses Zuschlages im internen Verkehre der Monarchie wurde folgendes angeordnet:

1. der Frachtzuschlag ist stets hinsichtlich der durch den Frachtbrief bezeichneten Gesammt-Transportstrecke nach der Gesammtdistanz (nach Bechtel's Kilometerzeiger) zu ermitteln;
2. die Versand- bezw. Umkartirungsstation hat jedoch in den Frachtbrief und in die Güterkarte nicht den nach Punkt 1 ermittelten Gesammtzuschlag, sondern nur jenen, auf die betreffende Kartirungsstrecke entfallenden Theil desselben einzustellen, welcher sich aus dem Verhältnisse der Kilometerentfernung der Kartirungsstrecke zur Gesammtentfernung ergibt;
3. die Empfangstation jeder solchen Güterkarte ist nur für die richtige Berechnung des auf die betreffende Kartirungsstrecke entfallenden Theiles des Frachtzuschlages verantwortlich.

Die Bestimmungen gelten nur bezüglich jener Transporte, deren Absende- und Bestimmungsstation innerhalb Oesterreich-Ungarns gelegen ist; bezüglich des Verkehrs nach und von Stationen fremder ausländischer Bahnen ist, insofern diesfalls nicht besondere Vorschriften bestehen, bei Umkartirungen hinsichtlich der Berechnung des Frachtzuschlages jede Kartirungsstrecke für sich als ein Ganzes zu betrachten.

Einrichtung der Budapester Friedhofbahn für den elektrischen Betrieb.

Diese von Siemens & Halske erbaute, bisher mit Lokomotiven betriebene Bahn wird auf elektrischen Betrieb, vorläufig für Oberleitung, eingerichtet. Die die Leitung tragenden Ständer sind säulenförmig aus Gusseisen hergestellt; zur Verhinderung von Stromableitungen sind besondere Sicherheitsvorkehrungen getroffen. Die Förder- (Nähr-) Ströme werden unterirdisch durch Kabels zugeführt. Ausser den vom Krankenhause ausgehenden Leichentransporten werden auch für Personenzüge direkte Fahrten eingeführt werden, und zwar in der Weise, dass die Wagen den Bahnhof der Stadtbahn-Aktiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betrieb passiren, wo dieselben mit Ausschaltung des Kontaktschiffchens der Kanalleitung mit jenem der Oberleitung in Verbindung gesetzt werden.

Witterungsberichte und illustrirter Führer für die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die K. K. Generaldirektion hat zwei, besonders für Touristen zweckmässige Anordnungen getroffen. Nachdem nämlich die täglich von der meteorologischen Centralanstalt veröffentlichten Witterungsprognosen und Wetterkarten speziell für Vergnügungsreisende von Werth sind, so werden von nun an während der Reisesaison die Wetterkarten der genannten Anstalt in den wichtigeren Verkehrs- und Touristenstationen der K. K. Staatsbahnen ausgehängt. Infolge der vielen Veränderungen, welche in den letzten Jahren bezüglich der im Staatsbetriebe stehenden Linien eingetreten sind, erscheinen weiter die bisher vom Publikum benutzten Reiseführer ziemlich lückenhaft. Durch diese Wahrnehmung wurde diese K. K. Generaldirektion veranlasst, Reiseführer für sämmtliche ihr unterstehenden Linien in systematischer Weise herstellen zu lassen. Zu diesem Zwecke ist das Staatsbahnnetz in 33 kleinere Gruppen eingetheilt worden; über jede derselben wird ein besonderer „Illustrirter Führer“ zum Preise von 30 kr. ausgegeben. Die „Führer“ enthalten neben einer vorzüglichen Uebersichtskarte die genauesten Mittheilungen über Wegezeiten, Unterkünfte, Bergführer, Postverbindungen und andere Fahrgelegenheiten.

Die Anwendung des Militärtarifes auf von Privatpersonen aufgegebene Militärtransporte (Rechtsfall).

Ein Postmeister hatte mit dem Militärärar einen Vertrag auf Lieferung von Hafer via Mühlkreisbahn abgeschlossen, in welchem ihm vom Aerar der Militärtarif zugestanden wurde. Eine solche Sendung wurde von der genannten Bahn zum Tarifsatze von 0,8 kr. sammt Zuschlag berechnet, während der Postmeister die Anwendung des Militärtarifes von 0,25 kr. verlangte, womit er von dieser Bahnverwaltung abgewiesen wurde. Dieselbe ist jedoch über seine Beschwerde vom K. K. Handelsministerium auf Grund des § 7 ihrer Konzessionsurkunde angewiesen worden, die sich aus den beiden Tarifsätzen ergebende Differenz dem Beschwerdeführer zurück zu erstatten. Diese Entscheidung (aus 1892) wurde vom K. K. Verwaltungs-Gerichtshofe aus folgenden Gründen bestätigt: Die Mühlkreisbahn hat gemäss dem erwähnten § 7 die Verpflichtung, die Militärtransporte nach den bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft bestehenden Bestimmungen zu besorgen; bezüglich dieser letzteren bestehen aber jene Bestimmungen des Uebereinkommens in Kraft, welche am 1. Januar 1884 zwischen den Kriegs-, bezw. Landesvertheidigungs-Ministerien und den meisten Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen über die Beförderung von Militärgütern zu herabgesetzten Preisen (Militärtarif) abgeschlossen wurden; daher muss auch die Mühlkreisbahn diesen Tarif für Militärgut in Anwendung bringen. Ihre Einwendung, dass die fragliche Sendung nicht vom Militär, sondern von einem ihrer Lieferanten aufgegeben wurde, ist deshalb hinfällig, weil dieselbe ihre Eigenschaft als Militärgut um so weniger verlieren konnte, als solche ja von den Militärbehörden übernommen wurde. (Sammlung verwaltungsrechtlicher Entscheidungen von Budwinski Nr. 6815.)

Eröffnung der Zahnradbahn auf den Schafberg am 1. d. Mts.

Die Trasse der von der Station St. Wolfgang ausgehenden und nach der Schafbergspitze führenden, fahrplanmässig in 1 Stunde 3 Min. durchfahrenen Bahn ist in massiven Felsen gesprengt und mit Eisenunterbau nach dem Zahnradsystem Abt versehen. Die Fahrt erregt das Gefühl der Sicherheit trotz der zu überwindenden Steigung von 1 200 m auf der nur 5 400 m langen Strecke. Der Weg erhebt sich angesichts des Abersees, passirt den 24 m langen und 15 m hohen Dietelbachviadukt, führt an der Dietelbachwildniss vorbei und steigt vom Kilometer 1 stets 250 ‰. Der See sinkt immer tiefer; links in der Thalmulde wird die Dorneralpe sichtbar, dann nach einer westlichen Wendung erblickt man den Grottensee mit dem Schlosse Hüttenstein, später den Mondsee und den Zellersee. Die Bahn verlässt dann den Wald, klimmt angesichts des Wolfgangsees in weitem Bogen auf den nackten Felsenrücken und fährt durch einen 100 m langen Tunnel nach Norden, worauf man plötzlich den Attersee für kurze Zeit erblickt. Man sieht dann wieder den Abersee vor

sich. Nach einer Stunde reizvollster Fahrt ist man 1 780 m über dem Meeresspiegel, 1 200 m über dem Wolfgangsee, 500 m höher als der Gaisberg, nur um 20 m tiefer als Rigikulm. Schon der erste Zug war stark besetzt. Es werden täglich 14 Züge mit einem Wagen, der 50 Passagiere fasst, verkehren.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Bei schwachem Umsatz in Bahnaktien wichen Nordbahn (2887,50) und Staatsbahn (307); unbedeutend stiegen Nordwestbahn (214,50) und Elbethalbahn (238); etwas stärker Südbahn (105,50). Die Prioritäten der Friauler Bahn im Betrage von 1,3 Millionen Gulden werden von der Ersten Oesterreichischen Sparkasse zum Kurse von 96,5 übernommen. Das von der Leoben-Vordernberger Eisenbahn zum Zwecke der Rücklösung ihrer 5 % Prioritätsobligationen (101) zur Ausgabe kommende neue 4 % Prioritätsanlehen wurde von der Steierischen Escomptebank übernommen, welche dieselbe den Inhabern der 5 % Prioritäten zum Umtausche demnächst anbieten wird; die näheren Bestimmungen hierüber sind noch nicht bekannt.

Aus Russland.

Nafta als Heizmaterial für Lokomotiven.

Die Wohlfeilheit der Naftaheizung veranlasst immer mehr Bahnen Russlands, die Lokomotiven zur Verwendung von Nafta herzurichten. Allerdings ist die Nafta resp. sind die Naftarückstände mit Vortheil wohl nur in dem Falle zu benutzen, wenn dieselben auf dem Wasserwege der konsumirenden Bahn zugeführt werden können, weil die Transportkosten mit der Eisenbahn zu gross sind. Daher hat denn bisher auch nur ein Theil der die Wolga erreichenden Eisenbahnen zu diesem Heizmaterial übergehen können. Neuerdings haben sich abermals drei Eisenbahnen zur Herrichtung ihrer Lokomotiven für dieses Heizmaterial entschlossen und zwar die Wladikawkas Bahn, welche demnächst über den Hafen von Petrowsk die Naftarückstände direkt von Baku beziehen kann, ferner die Moskau-Nischni Nowgoroder Bahn, welche 22 Lokomotiven demgemäss einrichtet und die Ssamara-Slatoust Bahn. Die Verwendung der Naftarückstände hat für Russland, neben anderen Vorzügen, auch noch den grossen Vortheil, dass die Bahnen damit zum Theil unabhängig werden von den Lieferungen der Kohlen aus dem Donezgebiete und gleichfalls nicht mehr gezwungen sind, Holz zu brennen und damit die Wälder immer weiter zu verwüsten, was sie bisher theilweise gezwungenermaassen thun mussten, weil ihnen aus den Kohlenbergwerken nicht genügend Heizmaterial zugeführt werden konnte wegen der mangelhaften Leistungsfähigkeit der am meisten betheiligten Bahnen.

Ausbau der Wasserstrassen und Hafenbauten.

In letzter Zeit haben wir wiederholt Gelegenheit genommen, unsere Leser darauf aufmerksam zu machen, dass unser östlicher Nachbar in neuerer Zeit neben der Ergänzung seines Eisenbahnwesens sich nun auch eifrig angelegen sein lässt, den so lange über Gebühr vernachlässigten Wasserstrassen und Hafenbauten die erforderliche Aufmerksamkeit zu schenken. Heute liegen uns wiederum mehrere Nachrichten über Arbeiten in dieser Richtung vor.

Zunächst handelt es sich um ein Projekt, die berühmten Dnjepr-Stromschnellen zwischen den Städten Jekaterinoslaw und Nikopol, welche die Schifffahrt sehr hemmen, mittelst Dynamits zu sprengen. Die Kosten für dieses Unternehmen sind auf 1 600 000 R. berechnet. Gelingt es, dieses Hinderniss vollständig zu beseitigen, dann würde ein Theil der grossen Arbeiten geleistet sein, welche erforderlich sind, um die Ostsee und das Schwarze Meer auf dem Wege Dnjepr-Beresinakanal-Düna mit einander zu verbinden. Dieser Wasserweg könnte einmal von sehr grosser kommerzieller Bedeutung für den Süden und Westen Russlands werden.

Ferner ist an der Wolga bei Ssamara zu den Arbeiten geschritten, welche einer Kalamität vorbeugen sollen, die fast alle Jahre zur Zeit des Hochwassers eintritt und darin besteht, dass die Flotte von Flussschiffen, die bei Ssamara und andern Wolgahäfen überwintert, keine geschützten Plätze findet, welche sie vor dem mächtigen Eisgange schützen. Bei Ssamara hat man, um zunächst hier einen geeigneten Platz für die Ueberwinterung von Dampfern und anderen Schiffen zu schaffen, dieser Tage mit der Vertiefung der Bucht an dem Fluss Ssamarka in der Nähe seiner Mündung in die Wolga begonnen. Die Arbeiten sollen zum Herbst beendigt und der Winterhafen dann der Stadt zur Verwaltung übergeben werden.

Endlich wird gemeldet, dass der Minister der Verkehrsanstalten das Programm der für den projektirten Hafenbau in Derbent nöthigen Vorarbeiten am 30. Mai d. J. bestätigt habe. Die Vorarbeiten werden in eingehenden meteorologischen, technischen und kommerziellen Ermittelungen bestehen, welche die Grundlage zum definitiven Entwurf des Hafenbaus abgeben sollen.

An dem südlichen Ufer des Kaspischen Meeres besteht bisher nur ein einziger Hafen, nämlich Petrowsk (wird gegenwärtig bekanntlich durch eine Eisenbahn mit der Wladikawkasbahn in Verbindung gesetzt), der nächste Hafen ist bereits Baku. Zwischen diesen beiden Plätzen liegt das malerische, am Fusse des Kaukasus und an den Bergen aufsteigend erbaute Derbent, das mit seinen fruchtreichen Aeckern und seinen vielen Weinbergen einen ganz nennenswerthen Export hat, aber gegenwärtig für die Schifffahrt fast unerreichbar ist, denn man kann auf der Rhede, etwa 1 Werst vom Lande vor Anker gehen und das auch nur für den Fall, dass das Meer ruhig ist. Tritt dieser Fall ein, dann vermitteln kleine Fahrzeuge den Verkehr zwischen dem Festlande und dem Dampfschiffe, andernfalls aber bleibt Derbent selbst ohne Briefpost, denn das Kaspische Meer ist bei Sturm gefährlich und für kleine Fahrzeuge ganz unmöglich zu befahren.

Unter solchen Umständen ist ein Hafenbau für Derbent von der grössten Bedeutung, weil demselben damit die Möglichkeit gegeben werden wird, seinen gegenwärtig schon recht namhaften Handel nicht nur zu erhalten, sondern namentlich denselben auch noch wesentlich zu erweitern, denn abgesehen von der zauberhaften Lage Derbents, ist es auch sonst von der Natur reich ausgestattet und würde die Schätze, die seinen Reichthum bilden, nach Erhalt eines guten Hafens noch sehr viel besser ausnutzen können.

Aus Frankreich.

Betriebseröffnungen.

1. Die Orléansbahn hat am 1. Juli d. J. a) die Linie Mauriac-Vendes (16,945 km) mit der Zwischenstation Sourniac, b) die Linie Vendes-Largnac (5,222 km), und c) die Linie Limoges-Brive (98,698 km) mit den Zwischenstationen Solignac le Vigen, Pierre Buffière, Glanges (Haltestelle), Magnac Vicq, Saint Germain les Belles, la Porcherie (Haltestelle), Masseret, Salons la Tour, Uzerche, Vigeois, Estivaux, Allassac, Donzenac und Ussac dem Betriebe übergeben.

2. Die am 1. Juli d. J. von der Staatsbahn eröffnete Linie Ambarès-Bordeaux Midi hat die Zwischenstation Sainte Eulalie Corbon Blanc.

3. Die Nordbahn hat am 10. Juli d. J. von der Linie Laon-Liart die Strecke Rozoy sur Serre-Liart (17,885 km) mit den Zwischenstationen Résigny, Fréty Saint Gorgon (Haltestelle), Rouvroy (Haltepunkt) und la Ferrée (Haltepunkt) dem Verkehre übergeben.

4. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat von der Linie Ambert-Darsac die Strecke Ambert-Arlanc (15,757 km) mit der Zwischenstation Marsac in Betrieb genommen.

5. Die Drôme-Eisenbahngesellschaft hat am 16. Juli d. J. die Linie Dieulefit-Montélimar eröffnet.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

1. Die vom Marnedepartement am 8. Juli d. J. an Alfred Lambert konzessionirte, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Dampfstrassenbahn von Cormicy über Reims nach Vercy ist mit der Maassgabe für gemeinnützig erklärt worden, dass die jährliche Belastung des Staatsschatzes 49 920 Francs nicht übersteigen darf.

2. Die im Tarndepartement mit 0,60 m Spurweite anzulegende, an Mandement und Bonnet konzessionirte und für Personen- und Güterverkehr bestimmte Dampfstrassenbahn von Graulhet nach Laboutarié (Südbahnhof) ist durch Erlass vom 25. Juli d. J. für gemeinnützig erklärt worden.

3. Die in den Departements Charente und Charente Inférieure der Departements-Eisenbahngesellschaft am 17. Januar bezw. 1. Februar d. J. konzessionirte, mit 1 m Spurweite herzustellende Lokalbahn Rouillac-Matha ist mit der Maassgabe für gemeinnützig erklärt worden, dass das für die Zinsengewähr in Betracht kommende Anlagekapital in Charente 77 000 Frcs., in Charente Inférieure 70 000 Frcs. für 1 km nicht übersteigen und dass die jährliche Belastung des Staatsschatzes für ersteres Departement höchstens 13 500 Frcs., für letzteres höchstens 25 500 Frcs. betragen darf.

4. Die im Gebiet der Gemeinden Nancy und Malzéville am 29. April d. J. der Compagnie générale française de tramways konzessionirten Linien: a) Saint Georgesstrasse-Malzéville, b) Mazagranstrasse-le Bon Coin, und c) Lobauplatz-Saint Georgesstrasse sind durch Verordnung vom 11. Juli d. J. für gemeinnützig erklärt worden.

Die Nordbahn in 1892.

Die Nordbahn hatte Ende 1892 bei einem Netze von 3 632 km 1 454 203 879 Frcs. Anlagekapital verwendet (gegen 1 414 063 144 Frcs. zu Ende 1891); in diesen Summen sind aber auch die Beträge, die dem Staate auf Grund des Vertrages

von 1883 vorgeschossen wurden und von ihm s. Zt. zurückzuzahlen sind, sowie ausserdem mehr als 26 Millionen Francs enthalten, mit denen sich die Nordbahn an Lokalbahnunternehmungen betheiligt hat. Die Nordbahn wälzt sich durch diese jährlich 300 000 bis 400 000 Frcs. betragende Betheiligung, die überdies nicht ohne Zinsgenuss bleibt, die Last ab, die in ihrem Verkehrsgebiet auszuführenden Kleinbahnen selbst herzustellen und schafft zugleich ihren eigenen Linien einen lohnenden Verkehrszuwachs. Die Betriebsergebnisse sind nicht gerade befriedigend, weil die Frachtguteinnahmen infolge Nachlassens des auswärtigen Handels zurückgegangen sind; dagegen haben die Einnahmen aus dem Personen- und Eilgutverkehr infolge der am 1. April 1892 in Kraft getretenen Tarifermässigung eine kleine Steigerung erfahren. Die Anzahl der beförderten Personen hat sich um 25,6 % vermehrt, doch hat sich die Verschiebung nach den unteren Klassen noch mehr ausgeprägt; der Reisenden I. Klasse, denen nur eine Ermässigung von 9 % geboten wurde, sind weniger geworden, auch für die II. Klasse, die eine Ermässigung von 18 % erfuhr, ergab sich nur ein Zuwachs von 165 000 Reisenden, dagegen wurden in der III. Klasse, die einen Tarifnachlass von 27 % erhielt, 5 558 000 Reisende mehr befördert. Die Eilgutsendungen haben sich nur der Anzahl nach vermehrt, aber eine geringere Einnahme ergeben; nur für die Postpackete trat ein geringer Einnahmezuwachs ein.

Andererseits sind die Betriebsausgaben sehr stark angeschwollen und zwar um 2 280 457,62 Frcs. gegen das Vorjahr; devon entfallen allein 2 115 000 Frcs. auf Aufbesserung der Gehälter der älteren Beamten und auf Neuanstellung von Beamten. Die Verwaltung will daher für die nächste Zeit manche Verbesserung vertagen und die Ausgaben noch mehr als bisher beschränken.

Der Reinertrag belief sich auf 26 311 281,96 Frcs. und gestattete, ausser den 16 Frcs. Zinsen noch einen Gewinn von 50 Frcs., im ganzen also 66 Frcs. auf den Antheilschein zu vertheilen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Gütertarif für den Binnenverkehr des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin. Am 1. Januar 1894 treten im Ausnahmetarif 25 für gebrannte Steine zwischen Nieder-Schönweide (Johannisthal) einerseits und Gross-Räschen, Halbe und Königs-Wusterhausen andererseits sowie im Ausnahmetarif 26 für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau zwischen Nieder-Schönweide (Johannisthal) einerseits und Görlitz, Kamenz in Sachsen, Strassgräbchen und Striegau andererseits um 0,02 bezw. 0,01 ℳ für 100 kg erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Berlin, den 5. August 1893. (1691MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Theil I, vom 1. Januar 1893. Mit dem 1. September d. J. tritt in dem vorbezeichneten Tarife eine Ergänzung der im Abschnitt B § 22 Ziffer 4 enthaltenen Bestimmung über die Frachtberechnung für Panoramen, Karussels und dergl. in Kraft, durch welche die Tarifirung der gleichzeitig mit Künstlerwagen aufgegebenen Lokomobilen dahin geregelt wird, dass für dieselben die Fracht wie für Eisenwaaren zu berechnen ist.

Berlin, den 5. August 1893. (1692MG)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin. Für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Brikets aus dem Waldenburger etc. Grubenrevier in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg nach den Stationen der Neubaulinie Schönholz - Cremmen kommen mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der genannten Strecke ab neue Frachtsätze zur Einführung. Der Zeitpunkt der Betriebseröffnung wird s. Zt. besonders bekannt gemacht werden. Näheres über diese Frachtsätze ist bei den Versandstationen und dem Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu erfahren.

Berlin, den 4. August 1893. (1693MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 10. August gelangt ein bis zum 1. September 1894 gültiger Ausnahmetarif für die Beförderung von Torfstreu und Torfmull (Ladungen von 10 000 kg) von den Niederländischen Stationen Almelo, Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen nach diesseitigen Stationen zur Einführung, dessen Sätze an Stelle des für Helenaveen bestehenden gleichartigen Tarifs vom 1. Dezember 1891 zur Anwendung kommen. (Preis 10 ₰.)

Strassburg, den 8. August 1893. (1694)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Berlin - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 15. d. Mts. werden die Stationen Grosspostwitz und Wilthen in den Ausnahmetarif 5a für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau einbezogen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 7. August 1893. (1695)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Der Ausnahmetarif für Torfstreu, Torfmull und Futtermittel findet vom 10. d. Mts. ab auch im Verkehr mit der Station Kappeln der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn Anwendung.

Hannover, den 8. August 1893. (1696)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Am 20. d. Mts. tritt für den Verkehr zwischen Dresden-Altstadt und Schreckenstein ein Frachtsatz von 33,8 ℳ für 10 000 kg in Kraft.

Dresden, am 8. August 1893. (1697)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt und Binnenverkehr des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt. Mit dem 10. August 1893 werden für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquets von den Stationen Gross-Räschen und Senftenberg des Direktionsbezirks Berlin, sowie von den Stationen Annahütte, Klettwitz, Poley und Zschipkau der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn nach Station Gross-Lichterfelde an der Bahn Berlin-Halle ermässigte Ausnahme-Tarifsätze eingeführt.

Nähere Auskunft über die Sätze und die Anwendungsbedingungen ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen der oben genannten Stationen.

Erfurt, den 8. August 1893. (1698)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Die im Abschnitt IV des Nachtrages II zum Ausnahmetarife für Streu- und Futtermittel enthaltene Bestimmung, betreffend die erleichterte Beförderung von Heu und Stroh findet auch Anwendung 1. vom 2. August d. J. ab im Verkehr der Preussischen Staatsbahnen mit der Altdamm - Colberger Eisenbahn; 2. vom 10. August d. J. ab im Verkehr der Preussischen Staatsbahnen mit den Württembergischen Staatsbahnen; 3. vom 15. August d. J. ab im Verkehr der Preussischen Staatsbahnen mit a) der Werra-Eisenbahn, b) der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, c) der Georgsmarienhütten-Eisenbahn, d) der Holländischen und Nordbrabant - Deutschen Eisenbahn — bezüglich des Verkehrs der auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen —, e) der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn - Gesellschaft im Berlin-Hanseatischen, Nord-Ostsee- und Niederdeutschen Verbande; 4. vom 31. Juli d. J. ab im Verkehr der Oldenburgischen Staatsbahnen mit den auf Seite 3 des Nachtrages II bei der Position IV unter Nr. 2 bis 16 genannten Eisenbahnen.

Berlin, den 9. August 1893. (1699)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee - Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit wird die in Westerland auf der Insel Sylt eingerichtete Güternebenstelle in den Nord-Ostsee-Verbands-Gütertarif einbezogen. Die direkte Abfertigung bleibt auf Eil- und Frachtstückgüter beschränkt. Ueber die Höhe der Frachtsätze und die für den Verkehr mit Westerland maassgebenden besonderen Bestimmungen ertheilen die Güter - Abfertigungsstellen Auskunft.

Altona, den 7. August 1893. (1700)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. September l. J. treten an Stelle der bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 10 für Petroleum und Naphta von Mannheim nach Basel und einer Anzahl anderer Badischer Stationen theilweise ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Stationen und das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 5. August 1893. (1701)
Generaldirektion.

(Amtliche Bekanntm. Fortsetzung S. III.)

Nr. 15. Jahrgang 1893. Berlin, am 12. August 1893.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. August Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1	1	Pack	Emballagen —	8	1	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
2	A W	692	1	Blechflasche	? —	11	2	Erlangen	Bayerische Stsb.	Ansbach-Erlangen bez.
3	A Z. B	18	1	—	eiserne Spannkette —	—	3	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
4	B	I	1	Bund	Handkörbe —	1	4	„	„	
5	B L	6723	1	Kiste	gefüllt —	22	5	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
6	D & A	2063	1	„	Handleuchter (Steinzeug)	66,5	6	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Valparaiso.
7	E F	409	1	Fass (Heringstonne)	leer —	—	7	Wurzen	Sächsische Stsb.	
8	E M	2115	1	Sack	Eisentheile —	43	8	Passau	Bayerische Stsb.	Graz bezettelt.
9	F	1	1	Fass (Heringstonne)	leer —	—	9	Wurzen	Sächsische Stsb.	
10	F E	17739	1	Kiste	Bücher —	28	10	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
11	F W	—	4	Stück	leere Heidelbeerkörbe	4	11	Celle	„	
12	G	—	6	—	Bretter	18	12	Magdeburg Ctr.	K. E.-D. Magdeburg	
13	G C	4010	1	Kiste	6 Stück Teigrollen von Porzellan mit hölzernen Griffen	40	13	Aachen T.	Linksrh. Köln	
14	G R	5041	1	„	gefüllt —	39	14	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr.: Darmstadt-Mainz.
15	H	—	2	Pack	rohe Weidenstöcke —	23	15	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
16	H	30	1	„	Blachen —	18	16	Augsburg	Bayerische Stsb.	Krämerstandsblachen.
17	H B V	4448	1	Kiste	leer —	10	17	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
18	H & C	6604	2	Kistchen	Traubenrosinen —	25	18	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschr.: Berlin L.-Norderney.
19	HC	375	1	Kiste	Litzen —	12,5	19	Strassburg	Elsass-Lothring.	
20	H H	17535	1	Korb	leer —	2	20	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
21	H K	500	1	Pack	Säcke —	65,5	21	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
22	H P	—	1	Korb	Kirschen —	16	22	Zwickau	Sächsische Stsb.	für 1,80 M. verkauft.
23	J	418	1	Pack	2 Stühle —	8,5	23	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
24	J A	9063	1	Kiste	leer —	19	24	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	beschr.: Frankf. a/M.-Berlin.
25	J V	29453	1	„	Seife —	44,5	25	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	beschr. v. Rotterdam.
26	K & C	98	1	Pack	leere Körbe —	2	26	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
27	K & J	749	1	Kiste	leer —	41,5	27	„	„	b. Schuppenrevision.
28	L	8742	1	Ballen	Tapeten —	55	28	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
29	M.	—	1	Sack	Gurken —	29	29	Reichenbach i. V.	Sächsische Stsb.	
30	M	107	1	Ballen	Leder —	81,5	30	Eger	Bayerische Stsb.	Nürnberg-Eger-Carlsbad bez.
31	M A V	439	1	—	Spannkette —	21	31	Güterverwaltung Lübeck	Lübeck-Büchener	bei Bodenrevision.
32	M & C	556	1	Pack	Papier —	13,5	32	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
33	M R	880	1	Kollo	Nessel —	11,5	33	Glogau	K. E.-D. Breslau	
34	O M	1856	1	Korb	Lack —	36	34	Burgfarrnbach	Bayerische Stsb.	
35	P	—	1	Stück	Eisenwaaren —	15	35	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
36	P	1/2	2	Rollen	Messingblech —	49	36	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	beschr.: Fröndenberg-Berlin.
37	P D	12444	1	Kiste	Flüssigkeit —	14	37	Hagenau	Elsass-Lothring.	
38	P P	80	1	Packet	? —	2	38	Gheel	Grand Central Belge	
39	P P	109	1	Korb	? —	2,25	39	Lanaeken	„	
40	R J	—	2	Körbe	Aprikosen —	13	40	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	für 4,15 ℳ verkauft.
41	S	—	1	Korb	Aprikosen*) —	7,5	41	Leipzig Dresd. Bhf.	Sächsische Stsb.	
42	S	1	1	Bund	Herddeckel —	4,5	42	Augsburg	Bayerische Stsb.	
43	S H	11318	1	Fass	Cognac —	63	43	Aachen T.	Linksrh. Köln	
44	T B	10	1	Pack	leere Körbe —	3,5	44	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
45	V W	—	1	Rolle	Dachpappen —	41	45	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
46	W H	23865	1	Kiste	Porzellan —	10	46	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision, beschr.: Münster i. W.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
47	C. Bakow	23645	1	Fässchen	leer —	3	47	Berlin O/S.	K. E.-D. Breslau	
48	Bragard	—	1	Kiste	? —	14,5	48	Gerpinnes	Grand Central Belge	
49	Donk	—	1	Packet	Zeitungen —	2	49	Aerschot	„	
50	Paul Freund	—	1	Bierfass	leer —	27	50	Freiburg	Badische Stsb.	
51	Kainit	—	1	Sack	leer —	1	51	Wülfel	K. E.-D. Hannover	alte Bekl.: Sulzbach-Ludwigsburg.
52	H. Kloberg	—	1	—	braun bemalter Holzdeckel	1	52	Hannover N.	„	
53	Kulmbach	59281	1	Fass	leer —	15	53	Posen	K. E.-D. Breslau	
54	Gand Rabot C F B	13/8	1	Bund	Stricke —	29	54	Cleve	Linksrh. Köln	
55	Mich. Renz	5697 6977	2	Bierfässer	leer —	24 28	55	Worms	Hessische Ludwigsb.	
56	A. Schifferer Kiel	—	1	Gebinde	leer —	—	56	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
57	Schlossbrauerei Kiel	217	1	„	leer —	—	57	„	„	
58	A. Schweitzer	—	2	Bierfässer	leer —	71	58	Freiburg	Badische Stsb.	
59	Thier & Co. Dortmund	16678	1	Gebinde	leer —	—	59	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
60	V S u. S. Berlin (mit Rothstift)	14	1	Kiste	gebr. Lampentheile und Leuchter	35	60	Berlin H. u. L.	„	beschr.: v. Diepholz.
61	Wicke	—	1	—	Decke —	—	61	Leipzig M.	K. E.-D. Magdeburg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
62	—	8	1	Tafel	Blech —	5	62	Gaggenau	Badische Stsb.	
63	—	12	1	Bund	13 eiserne Gardinenstangen	7,5	63	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
64	—	17	1	Sack	Kleider —	10	64	Augsburg	Bayerische Stsb.	bez.: Leobersdorf.
65	—	210 552	2	Stück	Kapseln v. eisernen Kohlensäureflaschen	9	65	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
66	—	376	1	—	rohe Haut —	31	66	Bamberg	Bayerische Stsb.	
67	—	1006	1	Pack	Pläne —	89	67	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
68	weiss	1314	1	Bund	Bandeisen —	46	68	Langelsheim	„	
69	—	4142 2170	2	Kolli	Eisen —	—	69	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
70	—	18552 18553	2	„	Leim —	—	70	„	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
71	schwarz	1	1	Stange	Eisen —	15	71	Spandau	K. E.-D. Altona	
72	× (weiss)	—	10	Stück	eiserne Streichbretter	—	72	Passenheim	K. E.-D. Bromberg	
73	△ LH	—	1	Korb	Materialwaaren —	38	73	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
74	△ H	3019	1	Ballen	Papier —	27	74	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
75	△ S	1497	1	Kiste	Tabak —	11	75	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr.: Frankfurt-Mainz.

*) für 0,55 ℳ verkauft. Kecskand-Leipzig bezettelt.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
76	—	—	1	Korb	Aprikosen —	9	76	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	für 3,60 *M.* verkauft.
77	—	—	1	Sack	Bienenwaben —	5	77	Bad Kissingen	Bayerische Stsb.	
78	—	—	2	—	eis. Blechkasten —	5	78	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
79	—	—	1 50	Bund lose	Blechtafeln —	103	79	Leipzig Th. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
80	—	—	1	—	Chamottestein —	3	80	Rinteln	K. E.-D. Hannover	
81	—	—	1	Stange	Eisen (ca. 1 m lang)	10	81	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
82	—	—	1	Bund 2 Stück	Eisenstangen —	9,5	82	Bettenhausen	K. E.-D. Hannover	
83	—	—	1	Kollo	Eisentheile —	4,5	83	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	
84	—	—	1	Fass (Heringstonne)	leer —	—	84	Wurzen	Sächsische Stsb.	
85	—	—	1	Kiste	Federn —	3,5	85	Strassburg	Elsass-Lothring.	
86	—	—	1	Stab	Flacheisen —	37	86	Kehl	Badische Stsb.	
87	—	—	1	Korb	Gemüse —	68	87	Villingen	„	versteigert.
88	—	—	1	Sack	Gurken —	44	88	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	für 7,25 *M.* verkauft.
89	—	—	1	kleiner neuer Handkorb	— —	—	89	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
90	—	—	8	Bündel	Heu —	30	90	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	
91	—	—	41	Kolli	Holzschuhe —	353	91	Diest	Grand Central Belge	
92	—	—	1	Korb	Kirschen —	24	92	Donaueschingen	Badische Stsb.	versteigert.
93	—	—	1	Kiste	Satzkisten und Bretter (neu)	9	93	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	ab Blankenburg a/H.
94	—	—	1	Koffer	Kleider —	27	94	Luxemburg	Wilh.-Luxemburgb.	
95	—	—	3	Körbe	Nägel und Holzschrauben	170	95	Spandau	K. E.-D. Altona	
96	—	—	1 1 2 1 1	— Partie Bund — Stab	Kupferplatte — Solnhofer Platten — Blitzableitungsdraht Roststab — Eisen —	4,5 432 8 1 1	96	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
97	—	—	1	—	eis. Latirbaum —	—	97	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	seit Ende März.
98	—	—	1	—	Lederriemen mit Haken	—	98	München C. B.	Bayerische Stsb.	
99	—	—	1	—	Maschinenrad —	0,5	99	Ermsleben	K. E.-D. Magdeburg	
100	—	—	1 1	— —	Matratze — Pfühl —	11	100	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
101	—	—	2	Stück	Messingblech —	7,5	101	Magdeburg Ctr.	K. E.-D. Magdeburg	
102	—	—	1	Obstkorb (rund)	leer —	2	102	Artern	K. E.-D. Erfurt	
103	—	—	2	—	alte Ofenröhren —	8	103	Neustadt i/Schw.	Badische Stsb.	
104	—	—	3	Stück	Piassavabesen mit Stiel	4	104	Cassel U.	K. E.-D. Hannover	
105	—	—	1	—	Privatplan —	—	105	Plau	Meckl. Friedr. Frzb.	
106	—	—	10	Stück	Privatrungen —	—	106	Berlin Ostb.	K. E.-D. Bromberg	
107	—	—	1	-	eis. Querschwelle —	—	107	Freihöls	Bayerische Stsb.	
108	—	—	1	Reisekoffer	? —	12	108	Hamont	Grand Central Belge	
109	—	—	1	—	Rindshaut —	13	109	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
110	—	—	1	—	eis. Rohr —	4	110	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	
111	—	—	1	Schlosskorb	ansch. Kleidung —	37	111	Neumünster	K. E.-D. Altona	
112	—	—	4	Stück	neue Schwellen —	—	112	Guntershausen	K. E.-D. Hannover	21./6. auf der Strecke gef.
113	—	—	2	—	Stahlstäbe —	13	113	Augsburg	Bayerische Stsb.	
114	—	—	1	—	eis. Vorhängeschloss	—	114	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
115	—	—	1	—	Vorlegebaum —	—	115	Schöppenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
116	—	—	1	—	Waschständer —	3	116	Kreuzburg	K. E.-D. Breslau	
117	—	—	1	Waschwanne	leer —	16	117	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	
118	—	—	1	Bund	Weidenspitzen —	5	118	Küps	Bayerische Stsb.	
119	—	—	1	—	gusseis. Wellenlager	34	119	Crefeld	Linksrh. Köln	
120	—	—	1	Kiste	alte Zahnrädchen —	22	120	Breslau	K. E.-D. Breslau	
121	—	—	2 1	Kolli Kollo	Zahnräder — Eisentheil —	5,5	121	Göttingen	K. E.-D. Hannover	

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Main-Neckarbahn. Zum Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull, sowie für Futtermittel ist am 1. d. Mts. der Nachtrag II zur Ausgabe gelangt. Näheres bei den Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 2. August 1893. (1702)
Direktion der Main-Neckarbahn.

An Stelle der zum 1/13. August cr. gekündigten Russischen Getreide-Exporttarife nach Danzig etc. treten von demselben Tage ab unter der Bezeichnung „Getreideverkehr von Russland“ bezw. „Getreideverkehr von Warschauer Bahnen“ über Mlawa-Illowo nach Danzig und Neufahrwasser neue Ausnahme-Exporttarife in Kraft. Dieselben können in einigen Tagen von den Güter-Abfertigungsstellen Danzig und Neufahrwasser, sowie von der unterzeichneten Verwaltung käuflich bezogen werden.

Inzwischen wird über die Höhe der bezüglichen Frachtsätze von unserer Betriebskontrole Auskunft ertheilt.

Danzig, den 8. August 1893. (1703J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. Am 1. Oktober d. J. tritt ein I. Nachtrag zu dem Theil I, Abtheilung B, des Gütertarifs für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände vom 1. Januar 1893 in Kraft, welcher Aenderungen der

Güterklassifikation enthält. Hiernach werden insbesondere die in der Güterklassifikation für
Cementwaaren,
Hohlglaswaaren,
Papier aller Art,
Pappe aller Art,
Steine (auch Marmor), bearbeitete, Steinhauerarbeiten aller Art, auch zusammengesetzte Mühlsteine, auch gesägte, mit Gips zusammengekittete Steinplatten,
gebrannte Steine, Mauersteine (Ziegelsteine, Backsteine), Dachsteine (Dachziegel, Pfannen), Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine, feuerfeste Steine, auch Pflastersteine und Trottoirplatten aus Thonmasse,
Thonwaaren aller Art (Steingut, Fayence, ausgenommen Porzellan)
im Falle der überseeischen Ausfuhr vorgesehenen Begünstigungen nur noch im Falle der Ausfuhr aus dem Deutschen Zollgebiet über die Belgischen Häfen oder Terneuzen und für
Stäbe und Brettchen aus Nadel- oder Buchenholz,
Thonerdehydrat, Thonerde, nicht colloidale (nicht gallertartige)
im Falle der Ausfuhr nach Belgien und für
Zucker (Rüben- und Rohrzucker) aller Art
von Deutschland zur Durchfuhr durch Belgien vorgesehenen Begünstigungen nur noch im Falle der Ausfuhr aus dem Deutschen Zollgebiet nach Belgien (bei letzterem Artikel zur Durchfuhr durch Belgien) gewährt.

Der Nachtrag wird an die Inhaber des Haupttarifs kostenfrei abgegeben.

Inwieweit die Ausfuhrbegünstigungen auch für Waaren aus anderen Ländern zugestanden werden, wird demnächst bekannt gegeben.

Köln, den 5. August 1893. (1704)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung des Nachtrages VII zum Lokal-Gütertarif. Zu dem auf den Linien der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. Januar 1890 ab gültigen Lokal-Gütertarife tritt am 1. September d. J. der Nachtrag VII in Kraft.

Durch diesen Nachtrag wird die im Ausnahmetarife XVII enthaltene ermässigte Frachtberechnung für die Artikel Heu, Stroh und Häckerling ausser Kraft gesetzt und werden daher vom genannten Tage ab für die genannten Artikel die regulären Tarifsätze berechnet.

Für die übrigen im genannten Ausnahmetarife enthaltenen Artikel bleibt derselbe auch fernerhin in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Tarifabtheilung der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Mária Valeria utcza 11) erhältlich.

Budapest, am 7. August 1893. (1705)
Die Direktion
der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
(N w. n. h.)

Elbeumschlags - Verkehr. Für Maschinen und Maschinentheile treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg	10 000 kg
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Chotebor	112 ₰	112 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Chotebor	107 ₰	107 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Chotebor	152 ₰	148 ₰

pro Frachtbrief und Wagen

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 7. August 1893. (1706)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Einführung eines Ausnahmetarifes für die Beförderung von todtem Wild. Am 1. September d. J. tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von todtem Wild zwischen Stationen der K. K. priv. Böhm. Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Oesterr. Linien) einerseits und Paris (Douane und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn, anderseits in Wirksamkeit.

Der im Tarife Theil IIa, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1890 auf Seite 391 bis 393 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 35 für die Beförderung von Wildpret tritt ausser Kraft und zwar werden:

a) die Frachtsätze für Linz mit 1. Dezember 1893,
b) die Frachtsätze für Ried, Wels, Wien Westbahnhof und Wien Kaiser Franz Josef-Bahnhof bezüglich Wildpretsendungen im Verkehre mit Paris Douane und Reuilly mit 1. September d. J., im übrigen mit 1. Dezember d. J. aufgehoben.

Die im Instruktionswege eingeführten, einschlägigen Frachtsätze werden, soweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. Dezember 1893, im übrigen mit 1. September 1893 aufgehoben.

Der hierauf Bezug habende Nachtrag II zu Tarif Theil IIa, 1. Heft, für den Oesterreichisch - Ungarisch - Französischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1890 tritt gleichfalls am 1. September d. J. in Kraft.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind bei den betheiligten Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen beziehungsweise Stationen zum Preise von 20 Hellern = 20 Cts. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 7. August 1893. (1707)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 1. September 1893 tritt der Tarif, Theil II, Heft 1, für den obbezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält „Spezielle Tarifbestimmungen und Transportgebühren für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren zwischen Stationen der in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, dann der in Galizien gelegenen Linien der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und den Budapester Bahnhöfen der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen, sowie der Station Budapest der K. K. priv. Südbahngesellschaft andererseits.

Exemplare des Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn - Verwaltungen bezw. im Wege der Verbandstationen zum Preise von 80 kr. pro Stück zu beziehen.

Wien, am 2. August 1893. (1708)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Verdingungen.

Verdingung. Die Anfertigung und Lieferung von:

A. 46 Stück Personenwagen und
146 „ Gepäckwagen,
B. 461 „ Wagenradsätzen und
C. 904 „ Tragfedern und } für
960 „ Spiralfedern } Wagen

soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst, Fürstenstrasse Nr. 1—10, Zimmer 92, zur Einsicht aus und können auch von uns gegen die gebührenfreie Einsendung von
6 ℳ für A, von 1,00 ℳ für B und von 0,75 ℳ für C
bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Wagen, bezw Radsätzen oder Trag- und Spiralfedern"
versehen, zu dem auf
Dienstag, den 22. August d. J.,
Vormittags $10^1/_2$ Uhr für die Wagen,
Mittags 12 Uhr für die Radsätze und
Mittags $12^1/_2$ Uhr für die Trag- und Spiralfedern
anberaumten Verdingungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb vier Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 5. August 1893. (1709)
Königliche Eisenbahndirektion.

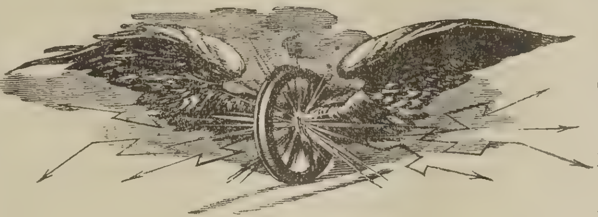
Verdingung von Radreifen. Am 31. August 1893, Vormittags 11 Uhr, sollen für das Rechnungsjahr 1893/94 noch 1 097 Stück verschiedene Radreifen zur Verdingung gelangen. Die Angebotsverzeichnisse nebst Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau — Brüderstrasse Nr. 36, Zimmer 36 — zur Einsicht aus, können auch von dort auf postfreie Gesuche gegen Einsendung von 1 ℳ postpflichtig bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen.

Breslau, den 7. August 1893. (1710)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 63. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 16. August 1893.

Inhalt:

Die Columbische Weltausstellung in Chicago.

(Schluss aus Nr. 62.)

22. Die Weltausstellungs-Kongresse.

Es ist früher angeführt worden, dass mit der Ausstellung eine Reihe von Kongressen verknüpft werden sollten, in denen auf Grund gemeinverständlicher Vorträge ein genaues Bild der Entwickelung der Künste und Wissenschaften und jeder Art von gewerblicher Thätigkeit gewonnen werden soll. Diese Angelegenheit ist einer besonderen Abtheilung, dem „Weltkongress-Hilfsausschuss der Columbischen Weltausstellung“ — The Worlds Congress Auxiliary of the Worlds Columbian Exposition — übertragen worden, als deren Präsident Charles C. Bonney erwählt wurde. Die Aufgabe des Hilfsausschusses ist eine fünffache; er soll erstens „für die würdige Vorführung der geistigen und sittlichen Entwickelung aller Dinge auf der Ausstellung Sorge tragen, durch Veranstaltung von Weltkongressen, zu denen die leitenden Kräfte jeder Berufsthätigkeit um Beistand anzugehen wären“; zweitens „für Versammlungsplätze sorgen und durch geeignete organisatorische Vorkehrungen die Abhaltung von Zusammenkünften in Chicago zu passender Zeit während der Ausstellungsperiode sicherstellen, in denen die brennenden Fragen jeder Abtheilung erörtert würden“; drittens „eine Reihe von gemeinsamen Kongressen zu veranstalten und zu leiten, um den Völkern die nach den verschiedenen Richtungen erzielten wichtigsten Ergebnisse menschlicher Thätigkeit durch den Mund der berufensten Vertreter, deren Mitwirkung erlangt werden könne, vorzuführen“; viertens „für die Veröffentlichung der Verhandlungen zu sorgen und damit ein bleibendes werthvolles Denkmal der 1893er Weltausstellung zu schaffen“; endlich fünftens „zwischen allen Arten menschlicher Berufsthätigkeit harmonische Beziehungen anbahnen, das glorreiche Werk dadurch zu krönen, dass bessere und weitgreifendere Vorschläge als bisher aufgestellt würden, um die Fortentwickelung, das Eigenthum, Freundschaft, Frieden und das Glück der Welt zu fördern, und die wirksame Durchführung solcher Vorschläge zu sichern durch die Veranstaltung weltumfassender Verbrüderungen, durch deren Zusammenwirken und Einfluss die sittlichen und geistigen Kräfte der Menschheit mehr und mehr zur Entfaltung gelangen“ — Worte, wie sie bei grossen Anlässen leicht gewechselt werden.

Der Ausschuss besteht aus örtlichen Mitgliedern, denen die hervorragenden Fachmänner berathend zur Seite stehen, und korrespondirenden Mitgliedern. Auch die Frauen sind gebührend berücksichtigt worden.

Nach einem Berichte des Präsidenten des Ausschusses ist für die Tagung der Kongresse folgendes Programm aufgestellt worden. Der erste Kongress gehörte den Frauen; er sollte am 15. Mai eröffnet werden. Am 22. Mai folgte ein nicht minder lebhaftes Volk, die Journalisten, mit dem Kongress der Presse. Am 29. Mai kamen die Medizin, am 5. Juni die Temperenz, darauf die Sittliche und Soziale Reform an die Reihe. Die Woche darauf, beginnend mit dem 19. Juni, gehörte dem Gegenstande der Finanzen. In Washington hat man sehr viel Mühe auf die Vorbereitung des Kongresses für allgemeine Erziehung,

unter Dr. William T. Harris, und des Kongresses für Meteorologie, Klimatologie und Erdmagnetismus verwendet. In letzterem ist der Vorsitz dem Professor Mark W. Harrington, Vorstand des Wetterbüreaus der Vereinigten Staaten, übergeben worden.

Die folgenden Erörterungen beschränken sich angebrachtermaassen auf das Ingenieurwesen, soweit es auf den Kongressen zur Erörterung gestellt ist. Der Ausschuss hat versprochen, dass dieses seiner Bedeutung entsprechend in umfassendster Weise vertreten sein soll. „Wie die Philosophie die verschiedenen Wissenschaften verknüpft und sie eins macht, so bringt das Ingenieurwesen die konstruktiven Kräfte zusammen und macht sie eins“, und an anderer Stelle: „Es ist der Segen der Ingenieurkunst, dass sie die Materie und die Kräfte der Natur dem Menschen dienstbar und ihn zum Herrn über Land und See macht.“

Die Ingenieurabtheilung des Ausschusses umfasst die Gruppen des Civilingenieurwesens, des Maschinen-, Berg-, Hütteningenieurwesens, der Elektrotechnik, des Militär-, Marine- und Schiffsingenieurwesens. Als Vorwürfe für Vorträge sind Gegenstände in Anregung gebracht worden, welche die folgenden Gebiete betreffen: a) Eisenbahnbau, -ausrüstung und -betrieb; einschliesslich Betriebssicherheit, Fahrgeschwindigkeit, Reisebequemlichkeit und Wirthschaftlichkeit, ferner Schutzvorrichtungen gegen Unfälle usw. b) Die jüngsten Fortschritte in der Verbesserung von Flüssen und Häfen. c) Schwebende Fragen, betreffend den Bau und Schifffahrtsbetrieb von Kanälen. d) Vorschläge für Verbesserungen im Schiffbau im Hinblick auf Sicherheit, Fahrgeschwindigkeit und Reisebequemlichkeit. e) Die Entwässerung von Städten. f) Verbesserungen der bestehenden Ent- und Bewässerungssysteme. g) Bergbau- und Hüttenkunde; einschliesslich Erschürfung der Metalle, Vermessung der Grubengebiete, Prüfen, Abbauen, Schmelzen, Fördern und sonstige Behandlung der Metalle. h) Bau und Instandhaltung von Landstrassen. i) Hochbaukunde und die Nothwendigkeit der Kenntnisse im Ingenieurwesen für den Bau aller Arten wichtiger Bauwerke. j) Die grossen unvollendeten Wasserstrassen; die der Vollendung entgegenstehenden Hindernisse und die schliesslichen Aussichten. k) die Weltwunder der Ingenieurkunst; ihre Geschichte, die Bauschwierigkeiten und Triumphe. Die Mitwirkung ausländischer Fachmänner an diesen Kongressen ist in hervorragendem Maasse erstrebt und erreicht worden. Die Zeit der Zusammenkunft für die Ingenieure ist auf die am 5. August endigende Woche festgesetzt worden. Die ganze Arbeit wird daher in 6 Tagen abgewickelt sein. Zur Erleichterung des Geschäftsverfahrens hat der Ausschuss beschlossen, sieben Abtheilungen zu bilden. Die erste umfasst das Civilingenieurwesen; ihre Leitung ist der Amerikanischen Gesellschaft der Civilingenieure übertragen; das Maschineningenieurwesen und das Berg- und Hütteningenieurwesen, die Gegenstände des zweiten bis vierten Theils, sind unter die Leitung der Amerikanischen Gesellschaft der Maschineningenieure und der der Bergingenieure gestellt worden. Die fünfte Abtheilung, welche die Ausbildung der Ingenieure behandelt, ist einem Sonderausschuss, mit Professor Ira O. Baker von der Universität von Illinois an der Spitze übertragen worden. Die sechste Abtheilung, das Militäringenieurwesen, untersteht dem Major Clifton Conby, vom Kriegsministerium der Vereinigten Staaten, die siebente, das Marine- und Schiffsingenieurwesen, dem Commodore George W. Melville, Oberingenieur der Flotte der Union. Die elektrotechnische Abtheilung hielt man für so wichtig, dass man die Leitung dieser Kongressabtheilung einer besonderen Organisation unterzog. Sie bildet eigentlich die Fortsetzung des 1889 in Paris abgehaltenen Kongresses.

Obwohl die Kongresse unmittelbar mit der Ausstellung zusammenhängen, gedachte man sie nicht im Jacksonpark, sondern an einem weniger geräuschvollen Orte abzuhalten, um so mehr, als es im Park voraussichtlich auch an Raum gefehlt hätte. Den Haupttheil der Verhandlungen wird das Verlesen und Diskutiren der von den Ausschüssen ausgewählten Vorträge bilden. Es ist angeregt worden, die Vorträge bereits vor den Verhandlungen in den Druck zu bringen und zu vertheilen, um die Diskussionen fruchtbringender zu gestalten. Dem „Engineering“ ist beizupflichten, wenn er sich über den Nutzen eines derartigen Verfahrens wie folgt ausspricht: „In vielen Fällen ist das Verlesen und die Diskussion der Vorträge wenig besser als Zeitverschwendung, weil die sich an der Erörterung Betheiligenden sich selbst nicht hinlänglich präpariren konnten und nicht in der Lage waren, während des schnellen Vortrages einer verwickelten Frage zu folgen. Daher kommt es, dass man bei solchen Versammlungen so viele Gemeinplätze hört. Um über einen wissenschaftlichen oder technischen Gegenstand ordentlich sprechen zu können, muss man sich vorher gut vorbereiten. Die vorherige Vertheilung der Vorträge würde auch noch den Vortheil bieten, dass sie im Auszuge verlesen werden könnten, denn es ist, wie gesagt, unmöglich, eine Folge von Einzelheiten so schnell in sich aufzunehmen, wie sie vorgetragen werden können.“

23. Die Columbusreliquien auf der Weltausstellung.

Man hat es sich von anfang an, von dem Zeitpunkte, wo der Plan der Weltausstellung zuerst erwogen wurde, lebhaft angelegen sein lassen, alle irgendwie zu beschaffenden Reliquien und Erinnerungszeichen an den grossen Entdecker der neuen Welt für die Ausstellung zusammenzubringen. Der Lieutenant Little von der Bundesflotte wurde nach Spanien kommandirt, um dort genauere Forschungen in dieser Angelegenheit anzustellen und eine Nachbildung der Korvette „Santa Maria“, in der Columbus den Ozean kreuzte, zu beschaffen. Diesen Auftrag hat Little ausgeführt. Der Nachbildung liegt das beste Material zu Grunde, welches über das ursprüngliche Schiff zu erhalten war, sodass dieselbe wohl als getreu gelten kann. Das altmodische Schiff hat, bemannt mit Matrosen in der Kleidung der früheren Zeit, die Reise über den Ozean bereits seit einiger Zeit glücklich überstanden. Es bestand ursprünglich die Absicht, es an der grossen internationalen Flottenschau im Hafen von Newyork theilnehmen und dann über die See- und Kanalroute die Reise nach Chicago fortsetzen zu lassen.

Eine andere Erinnerung an die Columbische Zeit bildet die Nachbildung des Klosters La Rabida. Der Bau ist an der Küste des Michigansees nahe beim Kasinopier, östlich vom Ackerbaugebäude aufgeführt worden. Im Kloster La Rabida fand Columbus Zuflucht, als er, aller Mittel entblösst, nach Palos wanderte und es war der Abt des Klosters, der für ihn erfolgreiche Fürsprache bei der Königin Isabella einlegte, die, wie die Tradition berichtet, ihre Juwelen zum Pfande gab, um für die Ausführung der Entdeckungsreise die nöthigen Mittel zusammenzubringen. Von dem kleinen Seehafen in Andalusien, der unter den Augen des Klosters liegt, nahm die erste Reise des Columbus am 3. August 1492 ihren Ausgang; es war daher nicht mehr als recht und billig, die Erinnerung an das Kloster wieder wach zu rufen. Der Bau besteht aus einigen niedrigen Gebäuden, mit dem üblichen Glockenthurm und der Thurmspitze, umgeben von einer niedrigen Mauer. In seiner schlichten Einfachheit steht es in einem grellen Gegensatz zu den grossen Ausstellungspalästen.

In dem Kloster selbst ist eine grosse Zahl von Gegenständen, welche an Columbus und seine Zeit erinnern, ausgestellt. Der erste Theil der geschichtlichen Ausstellung umfasst Karten, Modelle und Handschriften, betreffend den Zustand der Schifffahrt und der geographischen Kenntniss vor und während der Columbischen Zeit. Die Ausstellung greift auch zurück in die mehr sagenhafte Zeit der Skandinavischen Entdeckung Amerikas, welche der Columbischen weit voraufgegangen ist. Auf den sagenhaften Bericht über die Niederlassung von Leif Erikson in Grönland ist Bezug genommen; der Nordische Pionier selbst ist durch eine Statue verkörpert, während Karten seiner muthmaasslichen Reisen und der Gebiete, in denen er Fuss gefasst hat, nicht fehlen. Von ver-

schiedenen Punkten, die mit seinem Namen verknüpft sind, hat man photographische Aufnahmen beigefügt. Verschiedene Modelle Nordischer Schiffe sind gezeigt, darunter eins des berühmten Wikinger Schiffes, welches unlängst selbständig über den Ozean gegangen ist. Ferner ist eine interessante Sammlung von Schifffahrts- und nautischen Instrumenten, wie sie vor und zu Columbus' Zeit in Gebrauch waren, ausgestellt; eine sehr ausgedehnte Sammlung alter Karten, theils Originale, theils Nachbildungen, von der frühesten Zeit der Erddarstellung durch die Hindus bis zum Globus des Martin Beheim von Nürnberg, ergänzt die der Instrumente. Mehr als eine Stadt erhebt Anspruch darauf, Vaterstadt des Columbus zu sein. Chicago hat allen ihr Recht werden lassen und sie sämmtlich, Genua, Quinto, Cogoletto und wie sie alle heissen, durch Bilder und Modelle veranschaulicht. Modelle mehrerer Häuser, in denen Columbus geboren sein soll, seine beiden Grabstätten San Domingo und Habana, auch eine Nachbildung des Sarges von San Domingo, desgleichen von der Universität Pavia, wo er seine Ausbildung erfahren haben soll, sind ausgestellt. Ueberhaupt sind alle Stätten, die von dem grossen Entdecker besucht worden sind oder mit denen sein Name irgendwie verknüpft ist, in der einen oder anderen Weise vorgeführt, sodass man das Leben des Columbus Schritt für Schritt verfolgen kann, soweit die Berichte reichen. Im weiteren hat man eine Ausstellung aller Gemälde, im Original oder in Kopien, veranstaltet, in denen Columbus vorkommt. Die zahlreichen Bildnisse, Büsten, Statuen und Denkmäler des Seefahrers befinden sich in besonderen Räumen; man hat ihrer eine grosse Anzahl ausfindig gemacht, die es allerdings sehr schwer machen, von seiner Person die richtige Vorstellung zu bekommen. Eine andere Sammlung enthält Bildnisse, welche sich auf den Hof von Ferdinand und Isabella beziehen und berühmte Männer jener Periode darstellen. Eine bibliographische Abtheilung veranschaulicht die Mittel, durch welche die Kenntniss der Entdeckungen Verbreitung fand. Hier ist auch die erste Ausgabe der Cosmographiae Introductio, veröffentlicht in St. Die, ausgestellt, der die Kontinente der neuen Welt ihre Namen verdanken. Das Buch befindet sich in einem Glaskasten, um den herum man Bildnisse der Orte, wo das Buch gedruckt wurde, sowie der Verfasser und Verleger und der Beschützer des Unternehmens gruppirt hat. Die geographischen Ergebnisse der Entdeckungsreise sind in einer Sammlung von Karten, von den frühesten Skizzen bis zu der genauen Darstellung der Topographie des jetzigen Nord- und Südamerika, veranschaulicht.

Hervorragendes Interesse beansprucht eine grosse Reliefkarte von Nord- und Südamerika, auf der die verschiedenen Fahrten des Columbus und die von ihm berührten Punkte angegeben sind. Die Nordamerikanische Regierung hat die wichtigsten derselben aufnehmen lassen und die Aufnahmen mit ausgestellt. Ethnologische und archäologische Gegenstände geben einen Begriff von dem Leben und Treiben der Wilden zur Zeit der Entdeckung. Die Ruinen, welche die Stelle der ersten Niederlassung auf der westlichen Erdhälfte bezeichneten, und die nach der Königin Isabella benannt sind, gedachte man im Jacksonpark wieder aufzurichten. Nachgelassene Gegenstände des Admirals sind in grosser Zahl vorgezeigt. Im übrigen besteht über die Echtheit derselben mancher Zweifel. Vollständig echt scheinen ein Anker und ein Geschütz, die er zurückliess, als er aus den Trümmern der „Santa Maria" ein Schutzwehr baute. Die in der Kirche der Isabella aufgehängte Glocke wird in ihrer Ursprünglichkeit gezeigt.

In der nächsten Abtheilung dieser historischen Ausstellung sind auf die Eroberung Mexikos und die Kolonialzeit bezügliche Gegenstände vorgeführt. Die Zeit der Eroberung zerfällt nach dem offiziellen Programm in drei Perioden: erstens die eigentlichen Eroberungen, umfassend a) die Civilisation der Azteken, welche durch Sammlungen, Modelle und Photographien veranschaulicht ist; b) die Conquistadores, deren Held in erster Linie Cortez ist, auf dessen Abenteuer sich ein sehr interessantes Museum von Reliquien bezieht. Zweitens die Eroberung Perus; in dieser Gruppe befinden sich Gegenstände, welche auf die Civilisation der Inkas und die Laufbahn des Pizarro und seiner Nachfolger Bezug haben. Die Zahl der authentischen Gegenstände aus der Eroberungszeit soll in diesen Abtheilungen sehr bedeutend sein. Endlich drittens: die Eroberungen in anderen Theilen Amerikas; die Verhältnisse der Ureingeborenen Mittel- und Südamerikas, von den Eroberern und Reisenden jener Zeit überlieferte Gegenstände und Antiquitäten der Republiken Südamerikas sind in diese Ausstellungsgruppe verwiesen.

Die folgende Gruppe hat die koloniale Entwickelung Südamerikas zum Gegenstande. Sie beginnt mit der Zeit der Spanischen Vizekönige. Es ist die Entwickelung des südlichen Kontinents von der Zeit der Europäischen Eroberung bis zur Zeit der Revolutionen vorgeführt, in deren Verfolg zahlreiche unabhängige Staaten entstanden. Die stürmischen Zeiten dieser Umwälzungen würden ein weitgehendes Interesse bieten, wenn die Bestrebungen und Ueberlieferungen der Völker sich mehr in der Richtung derjenigen der nördlichen Rassen bewegten. So vermögen die Gräuel der entsetzlichen Bürgerkriege nur Abscheu zu erwecken. In der Gruppe der Ausstellungsgegenstände nehmen die an die Inquisition erinnernden Ueberreste bezeichnender Weise eine hervorragende Stelle ein.

Der Schnellzugverkehr zwischen Berlin und dem Rhein über die Preussisch-Braunschweigische Route.

Im letzten, vierten Heft des „Archivs für Eisenbahnwesen", Jahrgang 1893 findet sich ein Aufsatz über den Schnellzugverkehr zwischen Berlin und dem Rhein über die Preussisch-Braunschweigische Route (Magdeburg - Soest - Elberfeld), dem wir folgendes entnehmen:

Um den Wettbewerb gegen die Norddeutsche Route (Berlin - Magdeburg - Hannover - Köln) aufzunehmen, wurde am 1. August 1868 von den Verwaltungen des vormaligen Preussisch - Braunschweigischen Eisenbahnverbandes ein Tagesschnellzug zwischen Berlin und Mülheim a/Rh. über Magdeburg-Soest-Elberfeld eingerichtet, welcher den Weg zwischen Berlin und Mülheim a/Rh. (578 km) in 761 bezw. 817 Minuten (einschl. aller Aufenthalte durchschnittlich 1,32 bezw. 1,41 Minute für das Kilometer) zurücklegte. Dem Tagesschnellzuge folgte schon bald (15. Juli 1869) ein Nachtkurierzug, welcher 701 bezw. 692 Minuten Fahrzeit (durchschnittlich 1,20 Minute für das Kilometer) gebrauchte. Beide Züge wurden infolge höherer Anordnung unter Benutzung der der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft gehörigen Strecke Mülheim a/Rh.-Köln C. B. nach und von Köln C. B. gefahren. Die Kosten der Ueberführung dieser Züge über die genannte Strecke betrugen 90 *M.* für jeden Zug neben dem Schnellzugpreis für 4,5 km als Antheil der Rheinischen Eisenbahngesellschaft an der festen Rheinbrücke bei Köln.

Nach der Inbetriebnahme der festen Rheinbrücke bei Düsseldorf (23. Juli 1870) wurde der Nachtkurierzug im August 1870, der Tagesschnellzug im Juni 1872 von dem Wege Haan-Mülheim a/Rh.-Köln bezw. Deutz auf den Weg Haan-Düsseldorf-Neuss-Aachen umgelegt. Für diese Züge waren auf Kosten des Preussisch - Braunschweigischen Verbandes besondere Personenwagen beschafft, welche mit Presskohlen geheizt und mit Oellampen beleuchtet wurden; letztere wurden vom Jahre 1876 ab durch Fettgasbeleuchtung ersetzt.

Seit Mai 1873 verkehrten in dem Nachtkurierzuge Schlafwagen einer Belgischen Gesellschaft, an deren Stelle am 1. September 1874 Schlafwagen einer Englischen Gesellschaft traten. Mit dem 15. Oktober 1876 (Inbetriebnahme der Strecke Scherfede-Holzminden) wurde der Tagesschnellzug und am 15. Mai 1877 auch der Nachtkurierzug von dem Wege Holzminden-Soest-Schwerte auf den Weg Holzminden - Scherfede-Schwerte umgelegt. Gleichzeitig wurde zur Gewinnung der internationalen Verbindungen zwischen London bezw. Paris

einerseits und Berlin bezw. Russland andererseits ein Expresszug zwischen Ostende und Berlin eingerichtet, welcher die 656 km lange Strecke zwischen Aachen und Berlin in 734 bezw. 692 Minuten (durchschnittlich 1,12 bezw. 1,02 Minuten für das Kilometer) zurücklegte. Vom 1. Mai 1877 ab verkehrten somit zwischen Berlin und dem Rhein über die Preussisch-Braunschweigische Route je 1 Tagesschnellzug, Nachtkurierzug und Expresszug, dieselbe Anzahl wie auf der Norddeutschen Route.

Die Verstaatlichung einer Anzahl Privatbahnen in den Jahren 1879 und 1880 brachte die Norddeutsche Route gänzlich, die Preussisch-Braunschweigische Route zum grössten Theile in den Besitz des Preussischen Staates. Die Folge war, dass am 15. Oktober 1880 der Expresszug auf der Preussisch-Braunschweigischen Route aufgehoben und zur Errichtung des Expresszuges der Norddeutschen Route in Hamm ein Parallelzug zwischen Aachen und Hamm über Elberfeld gefahren wurde, welcher am 15. Oktober 1881 auf die Strecke Elberfeld-Hamm beschränkt wurde. Auf der Preussisch-Braunschweigischen Route blieben nur noch der Tagesschnellzug und der Nachtkurierzug. Diese Züge, welche seither in Berlin Potsdamer Bahnhof abgelassen wurden bezw. endigten, wurden vom 1. Juli 1882 ab über die Berliner Stadtbahn nach und von Berlin Schlesischer Bahnhof gefahren und am 15. Oktober 1882 mit Rücksicht auf die grossen Betriebsschwierigkeiten auf der Strecke Holzminden-Scherfede-Schwerte (Gesammtsteigung in der Richtung von Osten 350 m, von Westen 320 m) wieder auf die Strecke Holzminden-Soest-Schwerte (Gesammtsteigung 183 bezw. 153 m) umgelegt. Mit dem 1. Oktober 1884 wurde bei dem Schnell- und Kurierzuge die Carpenterbremse eingeführt und am 5. Januar 1885 die internationalen Schlafwagen bei letzterem Zuge durch Schlafplatzwagen der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung ersetzt.

Die stetige Zunahme der Frequenz der Schnellzüge — eine Unterscheidung nach Express-, Kurier- und Schnellzügen fand seit 1889 nicht mehr statt — auf der Norddeutschen und Preussisch-Braunschweigischen Route machte die Einlegung eines neuen Schnellzuges zwischen Berlin und Köln nothwendig. Dieser Schnellzug, für welchen der Weg über Magdeburg-Braunschweig - Hildesheim - Hameln - Soest - Elberfeld gewählt wurde, erhielt eine Fahrzeit von 540 bezw. 611 Minuten (durchschnittlich 0,90 bezw. 1,05 Minuten für das Kilometer). Der Wagenzug für diesen Schnellzug besteht aus Personenwagen, welche durch Seitengänge und seitlich geschützte Uebergangsbrücken derartig mit einander verbunden sind, dass ein ungehinderter Verkehr durch den ganzen Zug stattfinden kann. Die Abfertigung sämmtlicher Schnellzüge der Richtung Magdeburg findet seit dem 1. Oktober 1891 wieder auf dem Potsdamer Bahnhof in Berlin statt. Seit dem 1. Mai 1893 wird der Nachtschnellzug über die bisher in den Schnellzugverkehr nicht einbezogenen gewerbreichen Städte Halberstadt und Goslar (anstatt über Börssum) geleitet. Auf der grossen südlichen Durchgangsroute zwischen Berlin und dem Rhein über Soest dienen somit ausser durchgehenden Personenzügen täglich 2 Tagesschnellzüge und 1 Nachtschnellzug in jeder Richtung zur Vermittelung des Personenverkehrs, von welchen ein Schnellzug auf der alten Route über Börssum und je 1 Schnellzug auf den neu eingeschalteten Theilstrecken Braunschweig-Hildesheim-Hameln-Altenbeken und Halberstadt-Goslar-Seesen fährt.

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat Juni d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschl. Bayerns — im Monat Juni d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 2 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 19 Entgleisungen und 5 Zusammenstösse in Stationen und 165 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 191 Personen verunglückt, sowie 29 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 84 unerheblich beschädigt.

Von den beförderten Reisenden wurden 3 getödtet und 14 verletzt und zwar entfallen: je 1 Tödtung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Magdeburg und zu Berlin, 8 Verletzungen auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, je 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln und auf die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Magdeburg und zu Berlin.

Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 26 getödtet und 116 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 2 getödtet und 2 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 13 getödtet und 15 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 48 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt.

Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34 460,00 km Betriebslänge und 937 974 509 geförderten Achskilometern) 184 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn, auf den Oberhessischen Eisenbahnen und auf den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 529,34 km Betriebslänge und 30 131 103 geförderten Achskilometern) 10 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Altdamm-Colberger Eisenbahn, auf der Weimar-Geraer Eisenbahn und auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Betriebseröffnungen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in München ist die 17,75 km lange Privatlokalbahn von Kötzting nach Lam im Bayerischen Regierungsbezirke Niederbayern am 1. d. Mts. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Diese von der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Kötzting-Lam" nach den Normen für Bahnen untergeordneter Bedeutung erbaute Bahn ist vollspurig und wird mit Dampfkraft von der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung pachtweise betrieben. Der kleinste Bogenhalbmesser der Bahn beträgt 180 m, weshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4,5 m festem Radstand verkehren können. Ebenso können auf die Lokalbahn Wagen mit mehr als 10 t Bruttolast auf die Achse nicht übergehen.

Für Güterabfertigung sind die Haltestellen Zellerthal (1,08 km ab Kötzting), Grafenwiesen (4,60 km), Hohenwarth (9,58 km), Arrach (14,21 km) und die Endstation Lam (17,57 km ab Kötzting) eingerichtet, während der Halteplatz Watzelsteg zwischen Grafenwiesen und Hohenwarth (9,58 km ab Kötzting) nur dem Personenverkehre dient. Doch können auch an diesem Halteplatze während des Zugaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelnsendungen durch Vermittelung des Kondukteurs zur Aufgabe gelangen.

Ausserdem besteht noch eine Ladestelle „Sperlhammer" auf freier Bahnstrecke zwischen den Haltestellen Zellerthal und Grafenwiesen.

Die Betriebsleitung ist gemeinschaftlich mit der der staatlichen Lokalbahn Cham-Kötzting und hat ihren Sitz in Lam.

Betriebserweiterungen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Cassel unterstellte 18,9 km lange Bahnstrecke Arolsen-Corbach mit den seither für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichteten Stationen Twiste, Berndorf (Waldeck) und Corbach ist am 15. d. Mts. auch für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Privatdepeschen-Verkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, und dem Haltepunkt Mengeringhausen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Eröffnungen bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 1. September d. J. wird der an der Bahnstrecke Rothau-Saales gelegene Haltepunkt Saulxures auch für den Gepäck-, Expressgut- und Viehverkehr eröffnet. Vom gleichen Zeitpunkte ab werden die Personen-Fahrkarten nicht mehr in den Zügen, sondern auf dem Haltepunkt selbst zur Ausgabe gelangen.

Die an der Bahnstrecke Beningen-Hargarten zwischen Beningen und Karlingen gelegene, bisher auf den Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie auf den Versand von Steinkohlen beschränkte Station Spittel wird am 1. Oktober d. J. für den gewöhnlichen Wagenladungsverkehr eröffnet werden. Ausgeschlossen bleiben Langholzwagen und Wagen mit solchen

Gegenständen, zu deren Ver- bezw. Entladung besondere Vorrichtungen, wie Krahn und Rampe nothwendig sind (Künstler-, Möbelwagen u. dergl.).

Direktionsbezirk Berlin. Am 10. d. Mts. ist der zwischen den Stationen Wriezen a. O. und Alt-Reetz belegene Haltepunkt Alt-Mädewitz für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Stückgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Linie Dresden-Werdau zwischen den Stationen Niederwiesa und Chemnitz neu errichtete Haltepunkt Hilbersdorf ist am 15. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Bezeichnung von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Der Haltepunkt bei Pankow an der Strecke Berlin-Stralsund führt fortan die Bezeichnung „Pankow (Nordbahn)“ und der Haltepunkt bei demselben Orte an der Strecke Berlin-Stettin die Bezeichnung „Pankow-Schönhausen“.

Direktionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnstrecke Wittenberg-Torgau gelegene Station Rackith führt fortan die Bezeichnung „Rackith (Elbe)“ zur besseren Unterscheidung von der gleichlautenden, im Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg, an der Bahnstrecke Altdamm-Cammin i. P. gelegenen Station Rackitt.

Jauer-Rohnstock.

Die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebes der Bahn von Jauer nach Rohnstock ist der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin übertragen worden.

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Im Jahre 1892/93 betrug die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehre 61 188 ℳ, aus dem Güterverkehre 75 983 ℳ und aus sonstigen Quellen 4 171 ℳ, zusammen 141 342 ℳ oder für das Kilometer 3 279 ℳ. Der vertragsmässige Einnahmeantheil aus dem Betriebe betrug 67 852 ℳ. Die Rücklagen erforderten 8 800 ℳ und die Anleihezinsen 21 200 ℳ. Der sich ergebende Ueberschuss von 36 825 ℳ gelangt wie folgt zur Verwendung: 4,5 % Dividende auf die Vorzugsaktien Lit. A mit 27 000 ℳ, 3 000 ℳ Anleihetilgung, 4 400 ℳ ausserordentliche Rücklage und 2 425 ℳ Vortrag.

Ilsenburg-Harzburg.

Mit dem Bau der Bahnstrecke Ilsenburg-Harzburg ist nach dem „Berl. Act.“ neuerdings begonnen worden.

Swinemünde-Heringsdorf.

Am 7. d. Mts. erfolgte in Heringsdorf der erste Spatenstich zu der Eisenbahn Swinemünde-Heringsdorf. Die neue Linie soll voraussichtlich am 1. Juli 1894 dem Betriebe übergeben werden.

Rückfahrkarten.

Die Badische Regierung wird mit dem 1. Oktober d. J. die zehntägige Gültigkeitsdauer für Rückfahrkarten auf den Badischen Staatseisenbahnen einführen. Diese Anordnung ist auf den Antrag Bayerns in der letzten Sitzung der Tarifkommission Deutscher Eisenbahnverwaltungen zurückzuführen.

Berliner Vorortverkehr.

Bezüglich der Einführung von Durchgangswagen im Vorortverkehre an Stelle der jetzt üblichen Kupeewagen hat die Königliche Eisenbahndirektion Berlin dem Grundbesitzerverein zu Adlershof, der darum petitionirte, einen ablehnenden Bescheid ertheilt, in welchem es u. a. heisst: „Den Kupeewagen muss schon deshalb der Vorzug gegeben werden, weil bei dem Vorhandensein von Thüren zu jedem einzelnen Kupee das Ein- und Aussteigen der Reisenden schneller von statten geht und daher die pünktliche Beförderung der Züge, auf welche grosser Werth gelegt werden muss, eher zu ermöglichen ist. Da, wo die Durchgangswagen an Sonn- und Feiertagen noch aushilfsweise in Verwendung sind, wird sobald als möglich eine Auswechselung derselben gegen Kupeewagen stattfinden. Um den Reisenden das Ein- und Aussteigen nach Möglichkeit zu erleichtern, sind die in den Zügen mitfahrenden Beamten, sowie auch die Stationspersonale beauftragt, bei dem Oeffnen und Schliessen der Kupeethüren nach Möglichkeit hilfreiche Hand zu leisten.

Gepäckbeförderung im Berliner Vorortverkehre.

Im Vorortverkehre zwischen Berlin und Fürstenwalde — im Verkehre mit den Stadtbahnstationen nur versuchsweise —, Berlin Görlitzer oder Schlesischer Bahnhof-Königswusterhausen, Oberspree-Spindlersfeld, Berlin-Bernau und Berlin-Oranienburg nach beiden Richtungen werden an Werktagen Güter aller Art, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen, als Gepäck zur Beförderung mit den Vorortzügen auch ohne Lösung von Fahrkarten (Expressgut) angenommen und unter Verwendung von Gepäckscheinen gegen Erhebung der aus dem Haupttarife ersichtlichen Gepäcksätze abgefertigt. Im Verkehre der Stadtbahn-Fernstationen unter einander bleibt diese Expressgut-Beförderung ausgeschlossen.

Abkühlung der Personenwagen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 22. v. Mts. die Königlichen Eisenbahndirektionen veranlasst, deren nachgeordneten Dienststellen die sorgfältigste Beachtung der zur Abkühlung der Personenwagen während der heissen Jahreszeit gegebenen Vorschriften erneut und nachdrücklich in Erinnerung zu bringen.

Aus Frankreich.

Verlängerung der Moulineauxlinie.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat dem Präsidenten der Republik am 4. Juli d. J. folgenden Bericht unterbreitet: Ein Gesetz vom 31. Dezember 1875 konzessionirte der Westbahn eine Linie von der Almabrücke nach les Moulineaux und nach Courbevoie, die sich heute mit Ausnahme der Strecke Almabrücke-Marsfeld im Betriebe befindet. Bei Prüfung des Entwurfs erkannte man wohl die Vortheile, den Ausgangsbahnhof der Linie nach der Invalidenesplanade zu verlegen, und seit Jahren wird diese Verlängerung vom Pariser Gemeinderath, vom Generalrath der Seine und von allen Untersuchungsausschüssen verlangt. Zugleich hat die Bevölkerung die Beseitigung der Strassenübergänge in Schienenhöhe auf der Strecke Marsfeld-Grenelle gefordert und der Gemeinderath hat stets von neuem auf die bei dem jetzigen Zustande drohenden Gefahren hingewiesen. Infolge dieses Wunsches hat die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten der Westbahn die Prüfung der verlangten Verbesserungen vorgeschrieben und die Westbahn hat Vorschläge gemacht, die vom Gemeinderath am 10. April 1889 grundsätzlich gebilligt wurden. Danach verpflichtet sich die Gesellschaft, für eigene Rechnung die Uebergänge in Schienenhöhe zu beseitigen, die Linie im offenen Einschnitt bis zur Constantinestrasse zu verlängern und auf dem Invalidenplatz einen Personen- und Eilgutbahnhof anzulegen. Am 19. Juni 1890 verstand sich die Gesellschaft noch zu einer Aenderung des ursprünglich geplanten Einschnitts und so wurde der Entwurf am 15. Februar 1892 von dem gemischten Ausschuss der öffentlichen Arbeiten und am 11. März 1892 vom Kriegsminister angenommen. Eine Schwierigkeit bestand noch darin, dass sich der Pariser Gemeinderath für den zum Bahnbau erforderlichen, der Stadt gehörigen Grund und Boden unter gewissen Umständen Bezahlung ausbedang — ein Vorbehalt, den die Regierung nicht gelten lassen konnte. Nachdem dieser Vorbehalt am 27. Februar 1893 zurückgezogen worden ist, wurde die Angelegenheit dem Staatsrath unterbreitet und dieser hat die Gemeinnützigkeit des Unternehmens anerkannt. Da die Verlängerung nur 1,007 km umfasst, so genügt zur Gemeinnützigkeitserklärung nach dem Gesetze vom 27. Juli 1870 eine Verordnung des Präsidenten der Republik. Diese ist auf Grund des vorstehenden Berichtes am 5. Juli d. J. ergangen.

Todtenschau.

1. Victor Contamin, technischer Beirath für den Bahndienst (ingénieur-conseil du matériel des voies) bei der Nordbahn, ehemaliger Aufsichts-Oberingenieur für die Metallbauten der Weltausstellung von 1889, ehemaliger Professor an der Hochschule für Kunst und Gewerbe, ehemaliger Präsident der Gesellschaft der Civilingenieure, Offizier der Ehrenlegion, ist am 23. Juni d. J. gestorben.

2. Dr. jur. Ferdinand Dumay, Vorsteher des Tarifbüreaus im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und Ritter der Ehrenlegion, ist am 6. Juli d. J. im Alter von 50 Jahren an einer Herzkrankheit gestorben.

Beförderung von Branntwein.

Die Handelskammer von Cognac hat sich beim Minister für Handel, Gewerbe und Kolonien darüber beschwert, dass die Eisenbahn- und Zollbeamten Entwendungen an den Branntweinsendungen nach dem Auslande und besonders nach Deutschland vornehmen, indem sie Löcher in die Fässer bohren oder die Deckel der Kästen zerbrechen. Da durch derartige Vorkommnisse der Französische Handel mit dem Auslande schwer beeinträchtigt wird, so hat der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlass vom 4. Juli d. J. die Eisenbahngesellschaften aufgefordert, dass sie die Branntweinsendungen sowohl während der Fahrt als auch in den Güterschuppen genau überwachen lassen.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Bahnpolizeiliches Verbot der Mitnahme feuergefährlicher Stoffe in Personenwagen.** Aus den Entscheidungsgründen: „Durch § 2 des Eisenbahnpolizei-Reglements vom 30. November 1885 ist das Verbot des Eisenbahn-Betriebsreglements: „feuergefährliche“ und alle „leicht entzündbaren“ Stoffe in Personenwagen mitzunehmen, zu einem Theil der die Sicherheit des Verkehrs regelnden, eigentlich polizeilichen und daher öffentlich rechtlichen Normen erhoben und in diesem Zusammenhang fällt § 62 des Eisenbahn-Polizeireglements mit unter die vom § 9 Abs. 2 des Sprengstoffgesetzes vom 9. Juni 1884 vorausgesetzten polizeilichen Bestimmungen.“ (Erk. des II. Strafsenats des Reichsgerichts vom 11. Juni 1891; Jurist. Blätter 1891 S. 383.)

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Dem Regierungsbaumeister Langbein in Cottbus sind die Befugnisse eines Mitgliedes bei dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt daselbst beigelegt worden.

Der Eisenbahn-Maschineninspektor Meyen, Vorstand der Hauptwerkstätte in Erfurt, ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Wegen Brückenbeschädigung durch Hochwasser musste in der Strecke Lieboch-Wies und Lieboch-Köflach der Graz-Köflacher Bahn der Gesammtverkehr am 6. d. Mts. eingestellt werden.

Der Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr wurde am 7. d. Mts. mittelst Umsteigen bezw. Uebertragen wieder aufgenommen.

Die Wiederaufnahme des Gesammtverkehrs dürfte beiläufig in 8 Tagen erfolgen. Auf Grund des § 14 alinea 3 und 4 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung bringen wir vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss.

Wien, am 8. August 1893. (1711)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft.

2. Güterverkehr.

Der **Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel** vom 1. August 1893 erhält, soweit nicht nachstehend ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, mit Wirksamkeit vom 1. August l. J. folgende Ergänzung:

1. Auf Seite 3 ist den Bestimmungen unter A 3 als letzter Absatz die folgende Bestimmung anzureihen:

„Der Ausnahmetarif gilt in allen direkten Verkehren der K. Bayerischen Staatseisenbahnen mit den übrigen Deutschen Bahnen ausnahmlich des Verkehrs mit der
Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Farge-Vegesacker Eisenbahn und der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn
ab 1. August l. J. bis auf weiteres, im Verkehre mit der
Eisenberg-Crossener Eisenbahn
ab 1. August bis zum 31. August l. J.“

2. Die Bestimmungen auf Seite 4 unter A 4 litt. b erhalten folgenden Zusatz:

„Das Gleiche gilt für den direkten Verkehr der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit:
1. den Oldenburgischen Staatsbahnen,
2. der Grossh. Mecklenb. Friedrich Franz-Eisenbahn,
3. dem Deutsch-Nordischen Lloyd,
4. der Prignitzer Eisenbahn,
5. „ Lübeck-Büchener Eisenbahn,
6. der Eutin-Lübecker Eisenbahn,
7. den K. Sächsischen Staatseisenbahnen,
8. der Weimar-Geraer Eisenbahn,
9. der Saal-Eisenbahn,
13. den Pfälzischen Eisenbahnen,
14. der Ostpreussischen Südbahn,
15. „ Main-Neckar-Eisenbahn,
16. „ Hessischen Ludwigsbahn,
17. der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen

ab 1. August l. J. und mit den Grossh. Badischen und den K. Württembergischen Staatseisenbahnen
ab 10. August l. J.“

Ferner sind die folgenden Berichtigungen vorzunehmen:

Es ist zu setzen
Seite 16 des Tarifs Zeile 10 von oben
„zu Grunde zu legen“ statt „zu Grunde legen“
und Seite 17 des Tarifs in Zeile 4 der Bestimmung III
„Moharsamen“ statt „Mohrsamen“,

München, den 7. August 1893. (1712)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 für die Beförderung von Kartoffeln von Rogsen, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, nach Belgischen Stationen treten mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab ausser Kraft.

Köln, den 15. August 1893. (1713)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 15. August d. J. wird die Station Grossröda in den Ausnahmetarif 16 für getrocknete Malztreber mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Zwischen Grossröda und		
Kulmbach	0,69 M.	für 100 kg.
München C. B.	1,23 „	
„ O. B.	1,25 „	
„ S. B.	1,24 „	

Dresden, den 11. August 1893. (1714)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. Am 15. August d. J. erscheint der Nachtrag I zum Tarif für den obengenannten Verkehr. Derselbe enthält von der Landesaufsichtsbehörde genehmigte Aenderungen und Ergänzungen der Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung und der Besonderen Tarifvorschriften, sowie eine anderweite Fassung des Abschnitts II D II „Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen.“

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 9. August 1893. (1715)

Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinischer Nachbar-Güterverkehr und Kohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch). Am 15. August d. J. erscheint je ein Nachtrag VIII, IX, XI bezw. XII zu den Heften 2—5 des Gütertarifs für den vorgenannten Verkehr, sowie je ein Nachtrag X bezw. XI zu den Ausnahmetarifen für die vorgenannten Kohlenverkehre.

Die Nachträge enthalten ausser Berichtigungen Frachtsätze bezw. Entfernungen für die Stationen Berndorf (Waldeck), Corbach und Twiste des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, Lommersweiler des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Düsseldorf Hafen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch).

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 9. August 1893. (1716)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Vom 15. August d. J. ab werden die Frachtsätze für Holz der Spezialtarife II und III in Wagenladungen von 10 000 kg für die Bayerischen Privat-Lokalbahnstationen Baierbrunn, Ebenhausen-Schäftlarn, Grosshesselohe (Isarthalbahn), Höllriegelsgreuth-Grünwald, Hohenschäftlarn, Icking, Pullach, Thalkirchen und Wolfratshausen ermässigt. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, 10. August 1893. (1717)

Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Steinkohlen- etc. Verkehr zwischen Rheinisch-Westfälischen Stationen und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover etc. in Ladungen von je 10 000 kg. Am 15. August d. J. tritt ein neuer Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, durch welchen der bisherige Tarif vom 10. März 1887 nebst Nachträgen aufgehoben wird. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. November d. J. in Gültigkeit.

Abdrücke des Tarifs sind bei den betheiligten Dienststellen zu 0,40 M. das Stück zu haben.

Köln, den 9. August 1893. (1718)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Soweit in den Lokal- und Wechselverkehren der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen untereinander sowie im Wechselverkehr dieser Bahnen mit den übrigen Deutschen Eisenbahnen Ausnahmefrachtsätze für Malz bestehen, welche auf der Grundlage des Staffelausnahmetarifs für Getreide beruhen, werden dieselben vom 1. Oktober d. J. ab aufgehoben.

Berlin, den 10. August 1893. (1719)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Königl. Preussischen Eisenbahndirektionen und der Grossherzogl. Eisenbahndirektion zu Oldenburg.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. Der Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893 — gleichlautend mit jenem der Kgl. Preussischen Staatseisenbahnen vom 26. Juni 1893 — findet im Verkehre von den Bayerisch-Oesterreichischen Grenzstationen nach Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der K. Eisenbahndirektionen Frankfurt a/M. und Köln (linksrh.) sowie der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen bereits vom 27. Juli l. J. ab Anwendung.

München, den 7. August 1893. (1720)
Generaldirektion der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf usw. für den Verkehr ab Königsberg i/Pr. und Elbing. Mit Geltung vom 15. August 1893 wird der erste Nachtrag zum Reexpeditionstarif für Flachs usw. ab Königsberg i/Pr. und Elbing vom 13. April 1893 herausgegeben. Derselbe enthält Aenderungen der allgemeinen und der besonderen Bestimmungen, Ermässigung und Aufhebung von Frachtsätzen, Einbeziehung Schlesischer Stationen etc. in den Tarif und Berichtigungen.

Druckstücke des I. Nachtrags sind bei den am Tarif betheiligten Stationen zu haben.

Bromberg, den 7. August 1893. (1721)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab sind für den direkten Verkehr mit einigen Stationen der Bayerischen Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München für die Beförderung von Holzsendungen der Spezialtarife II und III in Wagenladungen von 10 000 kg an Stelle der seither im Magdeburg - Bayerischen Gütertarif enthaltenen Anstossbeträge des Ausnahmetarifs 1 anderweite ermässigte Beträge eingeführt worden, über welche von den Güter-Abfertigungsstellen, sowie von dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft ertheilt wird.

Magdeburg, den 11. August 1893. (1722)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 16. d. Mts. treten für den Verkehr zwischen den Stationen Gabel und Geiersberg der Oesterr. Nordwestbahn einerseits und Berthelsdorf b. Freiberg, Gröditz, Limmritz, Pirna, Steina und Waldheim andererseits direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a und b (Holz) in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 12. August 1893. (1723)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin - Bayerischer und Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit sofortiger Wirksamkeit treten im Verkehre mit bestimmten Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München für Holz der Spezialtarife II und III in 10 t-Ladungen ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands - Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 10. August 1893. (1724)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischer, Breslau - Sächsischer, Bromberg-Sächsischer, Magdeburg - Sächsischer und Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. August d. J. wird die Haltestelle Dölau der Sächsischen Staatsbahnen in die oben bezeichneten Verbandsverkehre aufgenommen. Der Ermittelung der anzuwendenden Tarifsätze werden die um 3 km erhöhten Entfernungen für Greiz, Bahnhof zu Grunde gelegt.

Dresden, am 9. August 1893. (1725)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn. Mit Gültigkeit vom 15. August l. J. ermässigen sich die Frachtsätze für Stückgut, sowie des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter im Verkehr zwischen Mannheim-Neckarvorstadt, Station der Hessischen Ludwigsbahn, einerseits und den Stationen Grosssachsen - Heddesheim, Hemsbach, Heppenheim, Ladenburg, Laudenbach und Weinheim der Main - Neckarbahn andererseits um je 6 ₰ für 100 kg.

Darmstadt, den 10. August 1893. (1726)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel. Der im Nachtrage II zum Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel unter Abschnitt IV enthaltenen Bestimmung wegen der erleichterten Beförderung von Heu und Stroh haben sich angeschlossen mit Gültigkeit 1. vom 7. August cr. ab die Neuhaldensleber Eisenbahn; 2. vom 9. August d. J. ab die Oldenburgischen Staatsbahnen, diese im Verkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn; 3. vom 12. August cr. ab die Oberhessische Eisenbahn. Die ausserordentliche Frachtermässigung von 25 % der Ausnahme-Frachtsätze bezw. der Frachtantheile für Streu- und Futtermittel gewähren fortab im Reklamationswege unter den in den früheren Bekanntmachungen bereits veröffentlichten Bedingungen I. die Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen auch im Verkehr: a) nach den in der Bekanntmachung vom 3. August d. J. einzeln aufgeführten nothleidenden Bayerischen Landestheilen, sowie nach dem Oldenburgischen Fürstenthum Birkenfeld; b) nach dem Grossherzogthum Sachsen-Weimar, den Herzogthümern Sachsen-Altenburg, Sachsen-Coburg-Gotha und Sachsen-Meiningen, sowie den Fürstenthümern Schwarzburg - Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen und Reuss j. L. und zwar auch für die auf Stationen der betreffenden Privateisenbahnen eingehenden Sendungen; c) von den Bayerischen Staatseisenbahnen, der Lokalbahn-Aktiengesellschaft zu München für ihre Bayerischen Stationen, den Pfälzischen Eisenbahnen, sowie von den Oldenburgischen Staatseisenbahnen nach den in der Bekanntmachung vom 25. Juli d. J. aufgeführten Nothstandsgebieten, nach den Kreisen des Eisenbergs, der Twiste und der Eder im Fürstenthum Waldeck, nach den Landraths - Amtsbezirken Gotha, Ohrdruf, Waltershausen und den gleichnamigen Stadtbezirken, nach dem Grossherzogthum Sachsen-Weimar, den Herzogthümern Sachsen - Altenburg, Sachsen - Coburg - Gotha und Sachsen-Meiningen, sowie den Fürstenthümern Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen und Reuss j. L., insoweit es sich um den Verkehr nach Preussischen Staatsbahnstationen handelt; II. die Bayerischen Staatseisenbahnen, die Lokalbahn - Aktiengesellschaft zu München für ihre Bayerischen Stationen, die Pfälzischen Eisenbahnen nach den unter Ib der gegenwärtigen Bekanntmachung aufgeführten Nothstandsbezirken, insoweit der Verkehr nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen in Betracht kommt.

Berlin, den 12. August 1893. (1727)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussisch - Bayerischer Güterverkehr. Vom 15. August d. J. ab gelangen im Verkehr mit einzelnen Stationen der Bayerischen Lokalbahn - Aktiengesellschaft bei dem Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifs II in 10 t - Ladungen ermässigte Anstossbeträge zur Einführung. Die Höhe der Sätze ist bei den Verbandsstationen zu erfahren.

Berlin, den 11. August 1893. (1728MG)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehre des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen, Norddeutscher, Niederdeutscher, Sächsisch-Thüringischer, Thüringisch-Bayerischer Verkehr und gemeinschaftlicher Vieh- etc. Tarif für den Binnen- und direkten Verkehr der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg und Erfurt etc. untereinander. Am 1. September d. J. wird die an der Bahnstrecke Bebra-Cassel gelegene, bisher als Haltepunkt nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Heinebach, welche von diesem Tage auch für den Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zur Eröffnung gelangt, in die vorbezeichneten Verkehre einbezogen.

Nähere Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. August 1893. (1729)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 10. Juli l. J. bis 1. Mai 1894 wird im Verkehr zwischen den Stationen der Badischen Bahnen einerseits und den Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn, der Bregthalbahn, sowie der Zell-Todtnauer Lokalbahn andererseits die Fracht für eine Anzahl Futter- und Streumittel sowie für Sämereien, welche in Wagenladungen als Frachtgut aufgegeben werden und an landwirthschaftliche Bezirksvereine, Ortsvereine, Konsumvereine oder an Gemeinden adressirt sind, im Rückvergütungswege um ein Drittel ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterstationen und das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 10 August 1893. (1730)
Generaldirektion.

Sächsisch-Ungarischer Güterverkehr. Am 1. September 1893 treten an Stelle der Tarifhefte 1 und 4 vom 1. Dezember 1889 neue Tarifhefte in Kraft. Diese enthalten Frachtsätze für den Klassen-

Güterverkehr und einige Ausnahmetarife.

Soweit hierdurch gegenüber den bisher gültigen Tarifheften Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 1. Oktober 1893 an und am gleichen Tage treten auch die Frachtsätze der bisherigen Tarife für die in die neuen Tarife nicht mit übernommenen Stationen ausser Kraft.

Abdrücke der Tarifhefte können von den Verbandsstationen oder von unserer Wirthschafts-Hauptverwaltung hier bezogen werden.

Dresden, am 5. August 1893. (1731)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zu dem Tarifheft 3 (Verkehr zwischen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits) tritt am 15. August d. J. der Nachtrag I in Kraft. Neben verschiedenen Ergänzungen der Vorbemerkungen enthält der Nachtrag eine gebietliche Erweiterung des Ausnahmetarifs No. 28 für Düngemittel. Die Frachtsätze für Stückgut im Verkehr mit Mannheim-Neckarvorstadt sind durchweg um 6 ₰ für 100 kg ermässigt worden. Dagegen treten in den Entfernungen für den Verkehr zwischen Alt-Münsterol Grenze, Alt-Münsterol Station und Dammerkirch einerseits und den Stationen der Strecken Frankfurt-Höchst-Niederbrechen und Auringen-Medenbach andererseits vom 1. Oktober 1893 ab geringe Erhöhungen ein. Ebenfalls vom 1. Oktober 1893 ab erhöhen sich die Frachtsätze für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr von Darmstadt, Frankfurt H. L. B., Frankfurt Ostbahnhof, Frankfurt-Sachsenhausen, Frankfurt a. M. Staatsbahnhof (M. N. B.), Frankfurt a. M.-Sachsenhausen (Staatsbahnhof) und Kastel nach Alt-Münsterol Grenze. Für den Verkehr zwischen Alt-Münsterol Grenze und Station und Dammerkirch einerseits und gewissen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. (Nassau-Elsass-Lothr. Verkehr) andererseits werden die Entfernungen in dem Tarif vom 1. April 1889 vom 1. Oktober d. J. gleichfalls erhöht. Nähere Auskunft ertheilen die Tarifbüreaus zu Strassburg, Mainz und Frankfurt a. M., sowie die in Frage kommenden Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 11. August 1893. (1732)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen,
zugleich namens der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a. M.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Die Gültigkeit des allgemeinen Getreide-Staffeltarifs für Malz wird vom 1. Oktober d. Js. ab aufgehoben.

Soldin, den 14. August 1893. (1733)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn-gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Mit Gültigkeit vom 1./13. August d. Js. treten im Verkehr von Stationen der Russischen Südwestbahnen, Fastow-Bahn, Charkow-Nikolajew-, Jekaterinen-, Kiew-Woronesch-, Poljesskischen, St. Petersburg-Warschauer-, Warschau-Terespoler-, Brest-Cholmer-, Siedletz-Malkin-, Weichsel-, Iwangorod-Dombrowoer- und Moskau-Brest-Bahn über Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel neue Tarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Malz, Malzkeime, Mehl und Mühlenfabrikate einschliesslich Kleie und Oelkuchen in Kraft. Diese Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche zur überseeischen Ausfuhr bestimmt sind. Die Tarife sind käuflich bei unserer Fahrkarten-Ausgabestelle Königsberg Südbahnhof zu haben. (1734H&V)
Direktion.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Vom 1. Oktober 1893 ab finden die Frachtsätze des Anhanges zum Ostdeutsch-Ungarischen Getreidetarif Theil II, Heft 2 vom 15. Oktober 1891 auf Malztransporte keine Anwendung.

Vom 1. Oktober 1893 gelangen für dergleichen Transporte die Frachtsätze für Oelsaaten zur Berechnung.

Breslau, den 13. August 1893. (1735)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Der seit 1. Januar d. J. auf den Artikel „Malz“ ausgedehnte ermässigte Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate gilt vom 1. Oktober d. J. ab wieder nur für die letztgenannten Artikel.

Vom genannten Tage ab kommen daher für „Malz“ durchweg wieder die höheren Sätze des für die Artikel Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsamen bestehenden Ausnahmetarifs zur Anwendung.

Von dieser Beschränkung werden betroffen im Tarif:

Theil II — Heft 1
der Ausnahmetarif Nr. 1 des Nachtrags IV, Punkt 3 und des Nachtrags VI, Punkt 10;
Theil II — Heft 2
der Ausnahmetarif Nr. 1 B Seite 81 des Haupttarifs und Seite 10 des Nachtrags I;
Theil II — Heft 3
der Ausnahmetarif Nr. 1 A des Nachtrags XIII, Punkt 3 und des Nachtrags XV, Punkt 5.

Breslau, den 14. August 1893. (1736)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4; Theil III, Heft 1, 2 und 3. Für den Artikel Malz kommen vom 1. Oktober l. J. ab im obenbezeichneten Verkehr nicht mehr die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 1a (für Getreide etc.), sondern die höheren Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 1b (für Oelsaaten etc.) zur Anwendung.

Breslau, den 11. August 1893. (1737)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Oesterreich. Am 1. September d. J. tritt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn der Nachtrag XIII in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen der Lokalbahnen Krasna-Roznau und Troppau-Bennisch; Frachtsätze zum Kursstande der Oesterreichischen Noten von 160/165 für die durch den Nachtrag XII in den Tarif einbezogenen Haltestellen Blatze, Diethau usw.; ermässigte Frachtsätze für einige Verkehrsbedingungen für den Kursstand der Oesterreichischen Noten von 160/165 sowie Tarifergänzungen. Druckabzüge des Nachtrags können von unseren Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 14. August 1893. (1738)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Einführung eines temporären Ausnahmetarifes. Mit 1. September 1893 bis auf Widerruf tritt ein temporärer Ausnahmetarif für die Beförderung von Futtermitteln im Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehre in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 10 kr. = 17 ₰ pro Exemplar zu beziehen.

Wien, am 12. August 1893. (1739)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung des Nachtrages VII zum Lokal-Gütertarif. Zu dem auf den Linien der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. Januar 1890 ab gültigen Lokal-Gütertarife tritt am 1. September d. J. der Nachtrag VII in Kraft.

Durch diesen Nachtrag wird die im Ausnahmetarife XVII enthaltene ermässigte Frachtberechnung für die Artikel Heu, Stroh und Häckerling ausser Kraft gesetzt und werden daher vom genannten Tage ab für die genannten Artikel die regulären Tarifsätze berechnet.

Für die übrigen im genannten Ausnahmetarife enthaltenen Artikel bleibt derselbe auch fernerhin in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Tarifabtheilung der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Mária Valeria utcza 11) erhältlich.

Budapest, am 7. August 1893. (1740)
Die Direktion
der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
(N. w. n. h.)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Direkter Personentarif, Direktionsbezirk Breslau-Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Zu dem vorbezeichneten Tarif vom 1. April d. J. ist mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. ab der Nachtrag I herausgegeben worden.

Derselbe enthält Berichtigungen bezw. Ergänzungen des Haupttarifs und neue Fahrpreise zwischen Neustadt O/S. und Wien.

Näheres hierüber theilt auf Befragen unser Verkehrsbüreau hierselbst mit, auch kann der Nachtrag von der Direktion der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Preise von 10 ₰ = 5 kr. bezogen werden.

Breslau, den 10. August 1893. (1741)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der Direktion der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Linie Nymegen-Cleve. Am 1. Oktober d. J. tritt der neue Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehre in Kraft.

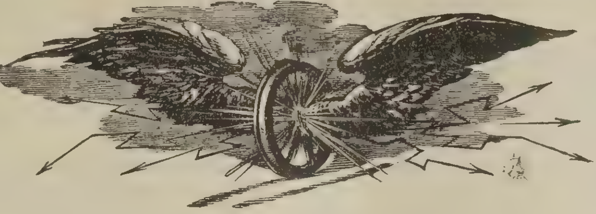
Dieser Tarif enthält die besonderen Bestimmungen und Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen.

Amsterdam, 11. August 1893. (1742)
Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 64. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 19. August 1893.

Inhalt:

Die Maassnahmen bei Choleragefahr im Eisenbahnbetriebe.*)

Bei der im April d. J. stattgehabten Berathung des sogen. Reichsseuchengesetzes im Deutschen Reichstage ist nicht blos seitens des Vertreters der Reichsregierung, sondern auch aus der Mitte der Versammlung heraus der Befürchtung Ausdruck gegeben worden, dass die Cholera uns im Spätsommer wieder heimsuchen werde. Die Erfahrung lehre, dass sie nicht mit dem Auftreten in einem Jahre erledigt ist, sondern sich mehrere Jahre hintereinander hier und da in Deutschland zeigen wird.

Der Oberste Sanitätsrath in Wien konstatirte am 25. Juli d. J., dass die Gefahr einer Einschleppung der Cholera aus dem Orient, besonders für die südlichen Reichsländer, ernsthafter geworden ist und hat deshalb die Ueberwachung des Fremdenverkehrs und prophylaktische Maassregeln empfohlen. (Vergl. Nr. 60 S. 576 d. Ztg. vom 5. d. Mts.; ferner Erl. des Handelsministers an die Bahnverwaltungen vom 9. d. Mts.)

In Deutschland hat der Reichskanzler (Reichsamt des Innern) unter dem 27. Juni d. J. die Bundesregierungen und den Statthalter von Elsass-Lothringen durch Mittheilung der durch die Reichs-Cholerakommission revidirten und mit den Grundsätzen des oben bezeichneten Gesetzentwurfes, sowie der Dresdener Sanitätskonvention in Einklang gebrachten „Maassregeln gegen die Cholera“, welche schon unter dem 29. August 1892 (I. A. 5865) empfohlen waren (besondere Beilage zu den „Veröffentlichungen des Kaiserlichen Gesundheitsamtes“ 1893, Nr. 28), in den Stand gesetzt, ungesäumt gleichmässig vorzugehen.

Auf Grund dessen hat z. B. das Ministerium des Innern zu Dresden eine bezügliche Verordnung vom 24. Juli d. J. erlassen.

In Preussen sind, soweit es sich um den Eisenbahnverkehr handelt, die erforderlichen Bestimmungen durch den Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 28. Juli d. J. (V. II. IV. I. 6551) getroffen worden, deren Anwendung hauptsächlich in die Hände der zuständigen Beamten und Aerzte gelegt ist.

Zur Erleichterung des Verständnisses derselben dürfte es beitragen, wenn die Behandlung der Cholera im Eisenbahnbetriebe einigermaassen entwickelt und dabei namentlich das vergangene Jahr beleuchtet wird, in welchem Erfahrungen gesammelt worden sind, deren erfolgreiche Verwerthung allen Neuerungen zu Grunde liegt.

Wie auch im Reichstage bemerkt worden, gibt es zwei Wege zur Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten, nämlich den polizeilichen, auf welchem mit der Auferlegung gewisser Pflichten an die Staatsbürger vorgegangen wird, und den hygienischen, welcher eine gute Organisation der örtlichen Sanitätsverwaltung im Auge hat,

*) Nach einem in der Jahresversammlung des Vereins der Bromberger Bahn- und Kassenärzte am 7. d. Mts. zu Stettin gehaltenen Vortrage von Regierungsrath Schmöckel in Bromberg.

Es liegt in der Natur der Sache, dass im folgenden hauptsächlich der erstere betreten werden wird.

Als im August 1892 die Cholera in Deutschland eindrang und in Hamburg-Altona alsbald zahlreiche Opfer forderte, waren zuständigen Orts bereits diejenigen Anordnungen getroffen worden, welche geeignet erschienen, einem weiteren Vordringen der Epidemie Einhalt zu thun, bezw. denjenigen Personen zu Hilfe zu kommen, welche davon ergriffen waren.

Auf Grund des Art. 4 Nr. 15 der Verfassung des Deutschen Reichs

„Der Beaufsichtigung seitens des Reichs und der Gesetzgebung desselben unterliegen die Maassregeln der Medizinal- und Veterinärpolizei,"

sind vom Reichskanzler sowie von den Regierungen der einzelnen Bundesstaaten und in deren Auftrag von den staatlichen, städtischen und ländlichen Ausführungsbehörden im Laufe der Zeit eine Reihe von Vorschriften erlassen worden, welche, soweit sie den Verkehr auf den Deutschen Eisenbahnen angehen, im folgenden zusammengestellt und kurz besprochen werden sollen.

Es darf angenommen werden, dass die von dem Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten [1]), welcher nicht blos die Preussischen Staatsbahnen, sondern als Chef des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen auch die letzteren leitet und auf Grund des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 die Privatbahnen in Preussen beaufsichtigt (§§ 1, 4, 21 ff., 46 ff.), erlassenen Vorschriften der Hauptsache nach im ganzen Deutschen Reiche Geltung gefunden haben, zumal sie sich in Uebereinstimmung befinden mussten mit denjenigen Anordnungen, welche der Reichskanzler (Art. 2, Art. 4 Nr. 8, Art. 41 ff. der Verf. d. D. R.) bezw. das Reichs-Eisenbahnamt (§§ 4, 5 des Reichsges. vom 27. Juni 1873, R.-G.-Bl. S. 164) für geboten erachtet hatten.

Eine durch den Ministerialerlass vom 27. Juli 1892 (V. II. 6783) als maassgebend bezeichnete und daher praktisch verwerthete Darstellung der bis dahin geltenden bezüglichen Vorschriften findet sich im zehnten Jahrgange des „Archivs für Eisenbahnwesen" (1887 S. 201 ff. „Die Choleragefahr und die Eisenbahnen" von Seydel). Dieselbe hat hauptsächlich den mit den Ergebnissen der Berathungen einer seitens des Reichskanzlers im Frühjahre 1884 berufenen Cholerakommission im Einklang stehenden Erlass des Preussischen Kultusministers vom 14. Juli 1884 (M. 5251) zum Anhalte genommen.

Die in Verfolg des letzteren von den zuständigen Ressortchefs getroffenen Anordnungen sind nach einer am 27/28. August 1892 in Berlin stattgehabten Berathung einer Kommission von Vertretern der vornehmlich betheiligten Bundesregierungen ersetzt durch eine „Dienstanweisung, betreffend Maassnahmen im Eisenbahnverkehr bei Choleragefahr" (Min.-Erl. vom 7. September 1892 V. II/IV/7290, Eis.-V.-Bl. S. 275 ff.), welche, weil sie mit ihren 3 Anlagen bisher die Grundlage des ganzen Verfahrens gebildet hat, weiter unten näher behandelt werden wird.

Das im Sommer 1892 in Russland festgestellte Auftreten der Asiatischen Cholera hatte dem Preussischen Kultusminister Veranlassung gegeben, mittelst des an den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Schreibens vom 12. Juli 1892 (M. 6061) die Mitwirkung der Eisenbahnverwaltungen bei den in sanitätspolizeilicher Hinsicht zu treffenden Maassnahmen in Anspruch zu nehmen. Durch die Erlasse vom 15. und 17. Juli (V. II/IV. 5349 und 5469) sind die erforderlichen Vorbereitungen angeordnet und von den Lokalverwaltungen nach Benehmen mit den Sanitätsbehörden den Verhältnissen entsprechend getroffen. So wurde, da durch einen weiteren Erlass vom 18. Juli (V. II. 5499) die Gefahr der Einschleppung der Cholera durch die Massenbeförderung Russischer Auswanderer durch Deutschland näher gerückt war, auf den Grenzübergangs-Stationen sowie in Breslau und Schneidemühl die ärztliche Beobachtung der Russischen Auswanderer eingerichtet, insbesondere die Zurückhaltung und Isolirung krankheitsverdächtiger und erkrankter Personen angestrebt.

Zu dem Zwecke sollten:

1. Auswanderertransporte thunlichst nur mit Sonderzügen befördert,
2. die Auswanderer auf den Aufenthaltsstationen am Verlassen der Züge sowie Betreten der Bahnhofswirthschaften und allgemeinen Aborte gehindert und
3. nur auf den dazu geeigneten Stationen in abgesonderten — thunlichst mit Retirade versehenen — Räumen gespeist,
4. Aufenthalte auf einer Berliner Station vermieden und, sofern der Transport nicht mit Sonderzügen erfolgte,
5. bestimmte, von einem anderen Reisenden nicht zu benutzende Wagen verwendet, auch die Auswanderer vom anderen Publikum abgesondert,
6. die Auswandererwagen nach jedem Gebrauch und die Aborte auf den Stationen täglich desinfizirt,
7. die Transporte von dem Zugbegleitungspersonal unterwegs beobachtet und die nächste Sanitätsbehörde von krankheitsverdächtigen Erscheinungen telegraphisch benachrichtigt werden, damit eine etwaige Evacuirung der betreffenden Personen erfolgen könnte.
8. An den Hafenstationen sollte jeder Auswanderer einer nochmaligen ärztlichen Beobachtung unterzogen und von dem übrigen Publikum getrennt gehalten und
9. auf den Stationen Schneidemühl und Breslau ein telegraphischer Nachrichtendienst eingerichtet werden.

Inhalts eines an den Oberpräsidenten von Ostpreussen gerichteten Erlasses des Kultusministers vom 22. Juli (M. 6505) war die ärztliche Kontrole der aus Russland kommenden Eisenbahnreisenden auf den Grenzstationen zu Illowo, Prostken, Eydtkuhnen und Memel, sowie die abgesonderte Aufnahme und Verpflegung der an Cholera Kranken oder der Krankheit verdächtigen Reisenden, sowie die Desinfektion ihrer Effekten angeordnet worden; auch hätten die Bestimmungen der Erlasse vom 14. Juni 1884 und vom 24. September 1886 (M. 6997) in Kraft zu treten.

Unter dem 26. Juli (M. 6608) sind die gleichen Anordnungen bezüglich der Bahnstation Thorn und später noch für andere Eisenbahnknotenpunkte getroffen.

Unter dem 28. Juli (M. 6605) war die Ein- und Durchfuhr von gebrauchten Kleidern und Wäsche, Gemüse, Obst, Butter usw. verboten und die Desinfizirung der Wäsche und Kleider der aus Russland kommenden Reisenden als nothwendig bezeichnet worden.

An demselben Tage brachte der „Reichsanzeiger" (Nr. 176) eine, im Kultusministerium (M. 6682) ausgearbeitete „Belehrung über das Wesen der Cholera und das während der Cholerazeit zu beobachtende Verhalten", sowie eine „Anweisung zur Ausführung der Desinfektion bei der Cholera" und „Rathschläge an praktische Aerzte wegen Mitwirkung an sanitären Maassnahmen gegen die Verbreitung der Cholera", welchen durch die amtlichen Organe und die Tagespresse eine grosse Verbreitung zu theil geworden ist. (Vergl. Amtsblatt der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg Nr. 32 vom 11. August 1892.)

Soweit im einzelnen noch besondere Vorsichtsmaassregeln angeregt waren, sind dieselben ungesäumt getroffen worden. So wurde beispielsweise dafür gesorgt, dass die im örtlichen Bezirk der Eisenbahnen gefundenen Gegenstände, welche von Reisenden aus Russland herrührten, von den anderen getrennt aufbewahrt und, sofern sie nicht gleich verbrannt worden, vor ihrer Einsendung in das Fundbüreau gehörig desinfizirt wurden. (Amtsblatt am a. O. Nr. 664.)

---

[1]) Wenn im folgenden vom Minister, oder von einem Ministerialerlass (ohne Zusatz) gesprochen wird, so ist stets der Minister der öffentlichen Arbeiten gemeint.

Infolge weiterer landespolizeilicher Bestimmung sind von Mitte August ab Russische Auswanderer nur auf denjenigen Stationen zur Beförderung zugelassen worden, auf welchen eine sanitätspolizeiliche Untersuchung der Reisenden und eine Desinfizirung des Gepäcks stattfand.

Nach Ausbruch der Cholera in Hamburg und Umgegend sind die Vorschriften über die „Behandlung der Personen- und Schlafwagen bei Choleragefahr“ (Min.-Erl. vom 31. März 1887, II. b. [a.] 3276, Eisb.-V.-Bl. S. 207) sowie über die „Reinhaltung und Desinfektion der Bedürfnissanstalten auf den Bahnhöfen und in den Zügen“ (Min.-Erl. vom 26. Juni 1889, II. b. T. 3860, Eisb.-V.-Bl. S. 215) in Erinnerung gebracht; die in den Personenwagen etwa noch befindlichen losen Fussteppiche sollten während der Dauer der Choleraepidemie entfernt, die festen aber mit Linoleum oder Wachstuch bedeckt werden. (Min.-Erl. vom 5. September 1892 V. II. [IV.] 6994.)

Auf Anregung des Polizeipräsidiums zu Berlin ist auch dafür gesorgt worden, dass die zur Rückkehr nach Russland genöthigten Auswanderer von der Berührung mit der Einwohnerschaft der Reichshauptstadt ausgeschlossen blieben.

Weitere Einschränkungen der Beförderung von Auswanderern, welche von den Bezirkspräsidenten verfügt worden waren, hatten alsbald zur Folge, dass der Auswandererverkehr vollständig aufhörte. Auch der Schlafwagenverkehr war allmählich ganz eingestellt worden.

Inhalts des Ministerialerlasses vom 1. September (V. II. [IV.] 7012) sind dann neuredigirte „Verhaltungsmaassregeln für das Eisenbahnpersonal bei choleraverdächtigen Erkrankungen auf der Eisenbahnfahrt“ durch Vertheilung an alle Betheiligten gleichmässig auf sämmtlichen Deutschen Bahnen zur Geltung gebracht worden.

Die durch den Reichskanzler veranlasste sachverständige Prüfung aller solcher Maassnahmen hat laut dem obencitirten Ministerialerlass vom 7. September ergeben, dass die für den Eisenbahnverkehr getroffenen zweckmässig und nur geringer Aenderungen bedürftig waren.

Die letzteren bestehen darin, dass:

1. während bis dahin eine Uebergabe erkrankter Reisender nur auf den sogen. Untersuchungsstationen d. h. auf denjenigen Stationen vorgeschrieben war, wo von der Sanitätsbehörde Aerzte mit der Besichtigung und Untersuchung derselben beauftragt waren, solche künftig auf jeder — den Eisenbahndirektionen zu bezeichnenden — Station stattfinden soll, welche mit den erforderlichen Krankentransportmitteln versehen ist und eine geeignete Krankenunterkunft bietet (Kranken-Uebergabestation);
2. die Thätigkeit der Aerzte auf den Untersuchungsstationen sich auf die Behandlung Erkrankter beschränkt, sodass eine strenge Ueberwachung der Reisenden — abgesehen von Ausnahmefällen in Grenzbezirken — nicht ihre Aufgabe ist;
3. nach den neuerdings gemachten Erfahrungen der Gebrauch ganz bestimmter Desinfektionsmittel vorzuschreiben und eine regelmässige Desinfektion von Gepäck- und Güterwagen, Gepäckräumen und Güterböden werthlos, unter Umständen sogar nachtheilig für Gepäck und Güter ist; im Falle einer Infektion oder des begründeten Verdachts einer solchen muss eine gründliche Desinfektion mit Kalkmilch oder Kaliseifenlösung erfolgen;
4. als Stärkungsmittel für Cholerakranke, welches nach dem Ministerialerlass vom 29. August (V. II. [IV. I.] 6826) von den Fahrbeamten verabfolgt werden sollte, ein Gemisch von gleichen Theilen einfacher Opiumtinktur und Aetherweingeist vorgeschrieben ist;
5. das Verlassen der Züge seitens der choleraverdächtigen Personen an anderen als an den Kranken-Uebergabestationen eisenbahnseitig zu verhindern ist.[2])

Gleichzeitig sind die im Reichsgesundheitsamte zusammengestellten „Schutzmaassregeln gegen Cholera“ (Min.-Erl. vom 7. September V. II. [IV.] 7231, Amtsblatt der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg vom 22. September Nr. 765) sowie diejenigen Anordnungen mitgetheilt, welche von dem Kultusminister im Verein mit dem Minister des Innern bezüglich der Behandlung der aus dem verseuchten Gebiet eintreffenden Personen und Gegenstände getroffen waren (Min.-Erl. vom 8. September V. II. [IV.] 7421, Bromberger Amtsblatt vom 22. September Nr. 778).

Die erhebliche Abnahme des Personenverkehrs von und nach Hamburg hatte die Einstellung zahlreicher Züge auf den von Hamburg nach Berlin und nach dem Norden führenden Routen von Mitte September ab zur Folge.

Unter dem 9. September mussten jedoch die Bundesregierungen durch den Reichskanzler (R. d. I. 6357 I. A.) ersucht werden, dafür zu sorgen, dass die Lokalbehörden sich den zu weit gehenden sanitätspolizeilichen Maassnahmen gegen die aus verseuchten Orten eintreffenden Post- und Eisenbahnbeamten enthielten, weil solche von störenden Folgen für den Post- und Eisenbahnverkehr begleitet sein würden.[3])

Dagegen ist auf Grund einer Anweisung vom 8. September (Min. d. I. 11241/Min. d. G. A. M. 10337), durch welche die Einfuhr von gebrauchter Wäsche und Kleidern, Hadern, Lumpen, Obst, Gemüse, Butter und Käse aus dem Hamburgischen Staatsgebiet verboten wurde, durch den Ministerialerlass vom 15. September (V. II. [IV.] 7648) angeordnet worden, dass in den Frachtbriefen über Sendungen aus Hamburg bezw. auf den Gepäckstücken bescheinigt werde, dass dem Einfuhrverbot unterliegende Gegenstände sich nicht darunter befänden. Diese Anweisung hat der Reichskanzler den Bundesregierungen mit dem Anheimstellen übermittelt, weiteren als den in Preussen gestellten Verkehrsbeschränkungen vorzubeugen.

(Schluss folgt.)

---

[2]) Die betheiligten Regierungspräsidenten usw. haben sofort die entsprechenden Polizeiverordnungen erlassen. (Vergl. die Extrabeilagen zu Nr. 36 des Amtsblattes der Königl. Reg. zu Bromberg, Gumbinnen, Cöslin usw.)

[3]) Aus diesem Grunde ist auch nach dem citirten Entwurf des Reichsseuchengesetzes die Verantwortung für die Durchführung der Schutzmaassregeln im Eisenbahnverkehr der Eisenbahnverwaltung ausschliesslich überlassen und der Eingriff der ordentlichen Polizeibehörde, welcher gegenüber den Eisenbahnbeamten etwa unternommen werden sollte, für unzulässig erklärt.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die von der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung pachtweise betriebene, am 1. d. Mts. eröffnete, 17,75 km lange Privatlokalbahn von Kötzting nach Lam ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2325 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 2347 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 2351 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 2365 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Badischen Staatsbahn auf Aenderung der Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Verjährung der Portoreklamationen.

Gemäss § 61 Punkt 4 des neuen Betriebsreglements (entspricht dem § 50, Punkt 4 des Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen) kann der Anspruch auf Nachzahlung der zu wenig geforderten oder der Erstattung der zu viel erhobenen Frachtgelder und Gebühren nur binnen Jahresfrist erfolgen. Da nach dem Oesterreichischen bürgerlichen Gesetzbuche, oder vielmehr nach einer Rechtsgewohnheit bis zur Geltung des neuen Betriebsreglements für solche Reklamationen die 3jährige Verjährungsfrist bestand, so ist die Frage aufgetaucht, ob diese Frist auch für die vor der Einführung des neuen Betriebsreglements, d. i. 1. Januar d. J., aufgegebenen Sendungen in Kraft bleibe. Nicht weniger als 9 Rechtsgutachten lagen hierüber der Direktorenkonferenz vor; 6 derselben hatten sich dafür ausgesprochen, dass die Portoreklamationen aller vor dem erwähnten Zeitpunkte aufgegebenen Sendungen mit dem 1. Januar 1894 verjähren, 3 dieser Gutachten vertraten die gegentheilige Rechtsanschauung dahin, dass das diesen letzteren Sendungen (vor dem 1. Januar d. J.) zu gute gekommene Recht der 3jährigen Verjährung nicht benommen werden kann. Von beiden Seiten wurden diese Rechtsgutachten mit einem grossen Aufwande von juristischer Gelehrsamkeit ausgearbeitet. Die diesbezüglichen Ansichten der Rechtslehrer Savigny und Unger wurden denen von Wächter, Vangerow u. a., sowie die entgegengesetze Kierulff's ins Treffen geführt. Die Direktorenkonferenz entschied sich nach längerer Debatte für das Rechtsgutachten der Majorität, wonach alle vor dem 1. Januar d. J. entstandenen Portoreklamationen in Oesterreich am 1. Januar 1894 verjähren. Für Ungarn hat diese Frage weniger Bedeutung, weil dort das Oesterreichische bürgerliche Gesetzbuch, welches für Entschädigungen eine 3jährige Verjährung normirt, keine Geltung hat und es sogar zweifelhaft ist, ob für solche nicht die allgemeine Verjährung des Ungarischen Gesetzes von 32 Jahren früher zur Anwendung kommen sollte. (Es wird bei diesem Anlasse bemerkt, dass im § 61, 4 unseres Betriebsreglements der Zusatz enthalten ist, dass zu diesem Zwecke — der Nachzahlung, bezw. Erstattung — dem Berechtigten thunlichst bald Nachricht zu geben ist.)

Eröffnung der Lokalbahn Zsébely-Csákovár.

Nach einer Mittheilung der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen sollte die 8,4 km lange Lokalbahn Zsébely-Csákovár, welche Eigenthum der gleichnamigen Aktiengesellschaft ist, am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Dieselbe hat in der bereits bestehenden Station Zsebely Anschluss an die Ungarische Staatsbahnlinie Temesvar-Bazias, wird von der Ungarischen Staatsbahn verwaltet und ist der Betriebsleitung in Szegedin unterstellt.

Die einzige neue Station Csákovár ist für den Gesammtverkehr eingerichtet.

Salzkammergut-Lokalbahn: Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit.

Die mit 25 km in der Stunde konzessionsmässig festgesetzte Fahrgeschwindigkeit dieser Bahn wurde auf 30 km in der Stunde erhöht. Von dieser Erhöhung sind ausgeschieden jene Streckentheile, in welchen sich Bogen unter 180 m Radius befinden und andere in der bezüglichen Anordnung ausdrücklich bezeichnete Theilstrecken dieser Bahn, insbesondere die neu eröffnete Strecke Strobl-St. Lorenz, wo diese Erhöhung erst im Sommer 1894 eintreten darf. Bei diesem Anlasse sei bemerkt, dass in letzterer Zeit mehreren Lokalbahnen die Bewilligung ertheilt wurde, ihre konzessionsmässige Fahrgeschwindigkeit um je 5 km in der Stunde zu erhöhen, was ein Zeugniss dafür ist, dass deren Bahnkörper sich konsolidirt und der Betrieb derselben tadellos fungirt. (Wir glauben, dass diese allgemeine Andeutung genüge, und dass es daher nicht nöthig sei, auch die einzelnen Lokalbahnen namhaft zu machen, welchen eine solche Bewilligung ertheilt wurde.)

Die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung in Galizien.

Se. Maj. der Kaiser hat dem vom Landtage des Königreiches Galizien und Lodomerien beschlossenen Gesetzentwurfe, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung, die Allerhöchste Sanktion und zugleich dem Beschlusse des obigen Landtages, betreffend die Einstellung einer Jahresdotation von 300 000 fl. vom Jahre 1894 angefangen durch 30 Jahre in den Voranschlag des Landesfonds, insoweit hierdurch das Land bleibend belastet wird, die Allerhöchste Genehmigung ertheilt.

Ertheilung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt, und zwar:

a) dem Redakteur Adolf Fekete in Budapest für eine Lokalbahn von der Station Lundenburg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis zur Ungarischen Landesgrenze bei Broczko auf die Dauer von 9 Monaten,

b) dem Stadtrathe von Jungbunzlau für eine von einem Punkte der projektirten Eisenbahn Laun-Leitmeritz-Böhmisch-Leipa bei Budyn abzweigende, nach Alt-Paka führende Bahnverbindung mit einer Abzweigung von dieser Hauptlinie nach Mseno auf die Dauer eines Jahres,

c) dem Grafen Leon Pininski für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Borki wielkie der Staatsbahnlinie Krasne-Podwoloczyska nach Grzymalow auf die Dauer von 6 Monaten, endlich

d) dem Advokaten Dr. Johann Figar in Chrudim für die normalspurigen Lokalbahnen von Tynischt nach Hermanmestetz, dann von Hrochowteinitz nach Chrast und von Prachowitz nach Zawratetz auf die Dauer eines Jahres.

Umwandlung einer Tramway in eine elektrische Bahn.

Das K. K. Handelsministerium hat dem Konzessionär, Ingenieur Fr. Fischer, jene Bedingungen bekannt gegeben, unter denen die Bewilligung des Baukonsenses zur Umwandlung der Badener Tramway in eine Bahn mit elektrischem Betriebe zu gewärtigen ist. Da diese nur formaler Natur sind, so wird mit dem Bau sofort begonnen und derselbe noch heuer beendet werden.

Die Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz.

Die Oesterreichische Regierung hat die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma, Deutsch: „Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz", Czechisch: „Mistni drahaz Nemeckeho Brodu do Humpolce" mit dem Sitze in Wien ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Die Schlesischen Lokal- bezw. Anschlussbahnen.

In dem Uebereinkommen zwischen der Staatsverwaltung und der Oesterreichischen Lokal-Eisenbahngesellschaft, betreffend die Einlösung der gesellschaftlichen Linien, ist u. a. auch der Rahmen geschaffen worden für den eventuellen Ausbau der seit Langem angestrebten Abzweigungslinie der Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals einerseits nach Barzdorf zum Anschlusse an die Preussische Lokalbahn Heinersdorf-Ottmachau, andererseits von Niklasdorf nach Zuckmantl. Demnächst werden zur vollständigen Vorbereitung des Materials die erforderlichen kommissionellen Amtshandlungen veranlasst werden, und zwar wird bezüglich der Linie Lindewiese-Barzdorf, auf Grund des schon vor längerer Zeit ausgearbeiteten Detailprojektes, die politische Begehung vorgenommen werden und bezüglich der Abzweigung nach Zuckmantl die Trassenrevision erfolgen. Es wird auch den Interessenten bezw. der Landesregierung obliegen, bezüglich der entsprechenden Beitragsleistungen das Erforderliche zu veranlassen.

Das Projekt der elektrischen Bahn Budapest-Wien.

Dieses von dem verstorbenen Minister v. Baross zurückgewiesene Projekt ist seinem Nachfolger wieder mit einem weit geringeren Kostenvoranschlage und vereinfachteren Anlagevorschlägen vorgelegt worden. Die Fachmänner erklären zwar die Möglichkeit der projektirten Fahrtdauer zwischen diesen beiden Hauptstädten in 1½ Stunden, da die Schaffung von elektrischen Bahnen mit einer Geschwindigkeit von 200 km in der Stunde keineswegs vereinzelt dasteht; doch ergeben sich gegen die behauptete Rentabilität dieses Unternehmens schwere Bedenken.

Vor allem muss nämlich bemerkt werden, dass dem Verkehre zwischen beiden Städten — obgleich derselbe erfreulicherweise von Jahr zu Jahr zunimmt — eine ganz ausreichende Zahl von Fahrgelegenheiten zur Verfügung steht. 6 Schnellzüge in jeder Richtung, dann der Orient-Express- und endlich eine Anzahl von Personenzügen. Eine ansehnliche Steigerung der Zahl der Reisenden könnte nicht durch eine Vermehrung der Züge, auch nicht durch eine Verminderung der Reisedauer, sondern nur durch eine starke Preisherabsetzung erreicht werden. Nun ist aber der elektrische Betrieb notorisch theuer und in dem Wagen zu 40 Sitzen, der jetzt projektirt ist, würde die Fahrt unbedingt kostspieliger sein, als derzeit im Schnellzug. Ein Vorzug wäre die Kürze der Fahrtdauer. Allein, da man bereits jetzt in 4 Stunden 30 Minuten die Fahrt zurücklegt und damit, wie der Orient-Expresszug zeigt, das Maximum der Fahrgeschwindigkeit noch durchaus

nicht erreicht ist, so wäre auch hier Grosses kaum mehr zu erreichen. Dazu kommt, dass mit Rücksicht auf den starken Lokalverkehr zu beiden Seiten der Donau selbst nach Ausbau der elektrischen Bahn die eine Strecke Budapest-Wien für den Eisenbahn-Personenverkehr erhalten bleiben müsste. Der Verkehr wäre also besten Falles getheilt und das lässt die Rentabilität der Neueinrichtung noch fragwürdiger erscheinen. Endlich ist der Ungarische Staat derzeit alleiniger Besitzer der zwei grossen Linien, welche von Budapest nach Wien führen, und da die Rentabilität dieser seiner Linien grossentheils auf dem Personenverkehre beruht, ist es sehr zweifelhaft, dass er sich durch Konzessionirung einer elektrischen Bahn eine scharfe Konkurrenz selber zu schaffen geneigt sein sollte. Nach alledem kann das Projekt der elektrischen Bahn Wien-Budapest unter jene gezählt werden, die in diesem fin de siècle kaum aktuell werden dürften.

Protest gegen den Beschluss einer Generalversammlung von Eisenbahnaktionären (Rechtsfall).

Die Prag-Duxer Bahn hat in ihrer 19. Generalversammlung mit überwiegender Majorität die Aufnahme eines 4 % Prioritätsanlehens von 15 Millionen Mark zu dem Behufe beschlossen, dass dessen Erlös zur freiwilligen Umwandlung der noch im Umlaufe befindlichen 5 % Theilschuldverschreibungen, dann zu Investitionszwecken zu verwenden sei. Die in der Minorität gebliebenen Aktionäre reichten gegen diesen Beschluss einen Protest beim K. K. Ministerium des Innern ein und suchten denselben mit mehreren diesfalls angeblich vorgekommenen Unregelmässigkeiten, wie die nicht zur gehörigen Zeit erfolgte Kundmachung der bei der Generalversammlung zu stellenden Anträge, die Nichtveröffentlichung der Bilanz und deren mangelnde Uebereinstimmung mit dem Geschäftsbericht usw. zu begründen. Das genannte Ministerium wies unter Bestätigung des Beschlusses den Protest mit dem Bescheide zurück, dass für dasselbe kein Anlass vorliege, dem auf Kassirung der Generalversammlungsbeschlüsse und auf Anordnung der Prüfung des Vermögensstandes der Prag-Duxer Bahn, insbesondere aber der Richtigkeit der Bilanz lautenden Begehren Folge zu geben. Eine gleiche Zurückweisung erfuhr die dagegen beim K. K. Verwaltungs-Gerichtshofe vorgebrachte Beschwerde. Derselbe entschied nämlich: „1. Bei Bestätigung eines Beschlusses der Generalversammlung hat die Administrativbehörde nur die statutarische Korrektheit des Beschlusses zu überprüfen. 2. Streitigkeiten zwischen den Aktionären und der Gesellschaft aus Anlass der von der Generalversammlung gefassten Beschlüsse gehören auf den Rechtsweg." Diese Entscheidung wurde damit begründet, dass der von den Beschwerdeführern berufene § 22 der Eisenbahn-Betriebsordnung nicht bezwecke, die Verwaltungsbehörden als kompetente Instanzen für Streitigkeiten zwischen den Aktionären und der Eisenbahngesellschaft zu bestellen. Die Entscheidung solcher durchaus privatrechtlicher Streitigkeiten steht vielmehr einzig und allein dem ordentlichen Gerichte zu. Allerdings ist die Staatsverwaltung aus Gründen des Gemeinwohls berechtigt, in gegebenen Fällen Beschlüsse der betreffenden Bahnverwaltungen zu überprüfen, bezw. auch aufzuheben; allein, ob und inwieweit sie von diesem Aufsichtsrechte einer Gesellschaft gegenüber Gebrauch machen will, ist ihrem Ermessen anheimgegeben und es kann der einzelne Aktionär daraus, dass die Staatsverwaltung von diesem ihrem Rechte in einem konkreten Falle nicht Gebrauch macht, eine Rechtsverletzung um so weniger ableiten, als er die ihm aus dem Gesellschaftsvertrage zustehenden Rechte im Rechtswege geltend zu machen in der Lage ist. Ueberdies hat nach der Aktenlage eine Verletzung der Gesellschaftsstatuten nicht stattgefunden. („V.-Bl. f. E. u. Sch." 1893 Nr. 56.)

Strenge Auslegung der Ausnahmebestimmungen eines Tarifes. Reklamationsberechtigung. (Schiedsspruch.)

Eine Sendung Ostergries wurde vom Adressaten bezogen; später reklamirte der Aufgeber eine Tarifdifferenz aus dem Grunde, weil Ostergries aus gestossenen oder zermahlenen Osterbroten hergestellt wird, diese aber dem betreffenden Bahntarif zufolge dieselbe Frachtermässigung wie Weissgebäck geniessen. Das Wiener Eisenbahn-Schiedsgericht wies diese Beschwerde, bezw. Reklamation deshalb zurück, weil die Tarifklassifikation der geklagten Bahn grundsätzlich zwischen dem Mahlprodukte und dem nicht vermahlenen Produkte unterscheidet; im merkantilen Leben werden beide erwähnten Artikel unter verschiedenen Bezeichnungen gehandelt und nicht als identisch aufgefasst. Da nun nach dem gedachten Tarife nur Osterbrot ausdrücklich die Ermässigung geniesst, so kann dieselbe nicht auch für Ostergries in Anspruch genommen werden, weil Ausnahmetarife strenge auszulegen sind. — Auch das weitere Begehren des Klägers, dass die tarifarische Gleichstellung dieser beiden Artikel vom Schiedsgericht ausgesprochen werde, ist von diesem mit der Begründung abgewiesen worden, dass nur die Entscheidung konkreter Fälle, nicht aber die Aufstellung von Tarifgrundsätzen der Kompetenz des Schiedsgerichtes unterliegt. Vor dieser meritorischen Entscheidung hatte das Schiedsgericht dem Auftraggeber überhaupt auf Grund des § 59 des Betriebsreglements die Klageberechtigung, bezw. die Aktivlegitimation deshalb abgesprochen, weil nach Bezug des Gutes der Absender nicht mehr reklamationsberechtigt ist. Das Schiedsgericht hat sich nämlich nur deshalb in die meritorische Verhandlung eingelassen, weil der Kläger sich erbot, die bezügliche Cession des Empfängers an ihn nachtragen und überdies erweisen zu wollen, dass er jenem die fragliche Frachtdifferenz bereits vergütet habe. (Nr. 32 der „Juristischen Blätter" vom 6. d. Mts.)

Die provisorischen Einnahmen der grösseren Oesterreichischen Privateisenbahnen im Januar bis Juli d. J.

Das Gesammtresultat der ersten 7 Monate war nicht unerheblich günstiger als im Jahre 1892; dies ist aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich: Kaiser Ferdinands-Nordbahn 16 849 291 fl. (gegenüber dem Vorjahre + 580 991 fl.), Staatsbahn 12 978 721 (+ 514 057) fl., Nordwestbahnlinie A 5 119 201 (— 88 242) fl., Elbethalbahn 3 374 690 (+ 105 158) fl., Südbahn 23 836 151 (+ 2 235 180) fl.

Die Rechtsurkunden der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Von diesem in A. Hartleben's Verlag und zum Preise von je 1,20 fl. erscheinenden Sammelwerke liegen jetzt die Hefte 11, 12 und 13 vor. Die Herausgeber, Ministerialsekretär Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott und Ministerial-Vizesekretär Dr. August Weeber, haben sich in dieser Publikation, welche im ganzen auf etwa 15 Hefte berechnet ist, die Aufgabe gestellt, sämmtliche die Oesterreichischen Eisenbahnen betreffenden Spezialgesetze, Konzessions- und sonstigen Rechtsurkunden zusammenzustellen und übersichtlich anzuordnen. Abgesehen davon, dass die Publikation die authentischen Texte sämmtlicher auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gesetze, Verordnungen, Ministerialerlasse und sonstigen Rechtsurkunden reproduzirt, ist durch zahlreiche Anmerkungen, Mittheilungen historischen Inhalts und sonstige thatsächliche Daten dort, wo dies erforderlich erscheint, für eine Erläuterung einzelner Bestimmungen Sorge getragen.

Die erwähnten Hefte enthalten die auf die Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, Böhmische Westbahn, Böhmische Nordbahngesellschaft, Buschtêhrader Eisenbahn, Mährische Westbahn, Eisenbahn Lemberg-Belzec und mehrere Lokalbahnen bezüglichen Urkunden.

Die Dampfstrassenbahnen in Oesterreich.

Im Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens hielt Wilhelm Hallama, Direktor der Dampftramwaygesellschaft vormals Krauss & Comp., einen höchst beachtenswerthen Vortrag über die Mittel zur Förderung unserer Dampfstrassenbahnen. Seit dem Jahre 1880, wo das erste Lokalbahngesetz erschien, also seit mehr als 12 Jahren, wurden in Oesterreich insgesammt nicht mehr als 105 km Dampfstrassenbahnen in Betrieb gesetzt, also im Jahresdurchschnitte nur etwa 8 km. Direktor Hallama bezeichnet mehrere Umstände als Ursachen dieses so geringen Erfolges. Vor allem entbehren diese Bahnen bezüglich der Strassenbenutzung heute noch fast aller rechtlichen Grundlagen, sie hängen mehr oder weniger vom Wohlwollen der betreffenden Strasseneigenthümer oder -Verwaltungen ab. Dazu komme, dass häufig gerade dort, wo es nöthig wäre, das Entgegenkommen und das Verständniss für Wichtigkeit, Bedürfniss und Eigenart der Dampfstrassenbahnen fehle und überdies auch seitens der Konzessionswerber und Unternehmer derselben bisweilen von nicht zutreffenden Voraussetzungen über die Bau- und Betriebsverhältnisse ausgegangen werde. Es mangele vor allem an einem Spezialgesetze über Strassenbahnen, in dem das Verhältniss zu den Strassenverwaltungen genau präzisirt wäre. Die Bestimmungen über die Erhaltung und Reinigung der zur Mitbenutzung überlassenen Strassen sind denn auch thatsächlich theilweise sehr drückend und ganz geeignet, den erst erwachenden Dampftramverkehr im voraus zu vertheuern und zu erschweren. Der Referent empfiehlt Annahme des Prinzips, die Dampfstrassenbahnen möglichst auf eigenem Bahnplanum zu führen. Die Grundeinlösungskosten usw. würden reichlich aufgewogen oder zumindest sehr gut verzinst durch die Betriebsersparnisse. Unter den heutigen Verhältnissen seien die Abnutzungskosten der Maschinen und der Aufwand für die Reinhaltung der Strassen von Staub, Koth und Schnee so gross, dass das eigene Bahnplanum schon dadurch gerechtfertigt würde. Der Fahrpark unserer bisher errichteten Dampftrains besteht aus 87 Lokomotiven, 277 Personen- und 145 Lastwagen. Diese Betriebsmittel sind relativ ganz bedeutend. An eine Reduktion der Tarife dürfe nur mit grösster Vorsicht

gegangen werden. Das Anlagekapital unserer Lokal- und Dampfstrassenbahnen verzinst sich gegenwärtig ohnehin nur mit 1 bis höchstens 4,5 %! Dass eine Zunahme des Frachtenverkehrs angebahnt und damit die Rentabilität der Linien erhöht werden könnte, ist heute nicht wahrscheinlich. Ausser der Brünner Lokalbahn, die etwa ein Fünftel, dann der Salzburger Lokalbahn, die fast die Hälfte und der Linie Wien-Wiener-Neudorf, die ebenfalls etwa die Hälfte ihrer Gesammteinnahmen aus dem Frachtenverkehre zieht, während er bei der Dampftramwaygesellschaft kaum in Betracht kommt, haben die übrigen Bahnen dieser Kategorie gar keinen solchen Verkehr. Gründlichste Vereinfachung des Frachtendienstes wäre nöthig, um das grosse Hemmniss, das die Kürze der Strecken und die heutigen Manipulationsbestimmungen da bilden, zu beseitigen. Der Personenverkehr nahm allenthalben zu, ihm ist denn auch das Steigen der Einnahmen zuzumessen. Anderseits haben sich die Betriebskosten sehr beträchtlich erhöht. Diese Zunahme betrug beispielsweise bei der Unternehmung des Vortragenden von 1888 bis 1892 für Bahnerhaltung pro Kilometer etwa 52 %, für Zugförderungs- und Werkstättendienst etwa 40 % und bei den besonderen Ausgaben etwa 19 %. Ein wesentliches Hinderniss für die Entwickelung des Dampftramwesens sei auch der Fahrkartenstempel, dessen Einhebung bei den Lokal- und Strassenbahnen mit Rücksicht auf deren geringe Fahrgebühren am besten ganz einzustellen wäre.

Mittheilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens.

Das letzte Heft der von diesem Vereine herausgegebenen Mittheilungen enthält ausser dem Wortlaut des vorerwähnten Vortrages und der vorzüglichen Studie des Vereinspräsidenten E. A. Ziffer über die „Organisation des Lokalbahnwesens“ in Böhmen, Görz, Istrien, Kärnthen, Krain, Nieder- und Oberösterreich, Steiermark, Tirol und Vorarlberg, noch „Nachrichten aus anderen Vereinen“, „Besprechung der neuesten Werke über Kleinbahnen“, „Uebersicht der wichtigsten Aufsätze und Abhandlungen in Zeitschriften“, endlich „Neuerungen im Lokal- und Strassenbahnwesen“.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Erhöhung des Bankzinsfusses in London auf 4 %, in Berlin auf 5 % zur Abwehr des Goldabflusses nach Oesterreich-Ungarn und Nordamerika hat die Spekulation beunruhigt und es fehlt jede Kauflust für Effekten. Daher ergab sich ein Rückgang der Bahnaktien, so der Nordbahn (2882,50), der Nordwestbahn (212), der Elbethalbahn (232,50), der Staatsbahn (302,50), der Südbahn (103), insbesondere der Buschtêhrader Bahn (Littera A 1060, Littera B 142,50) wegen ihres Kohlentarifkonfliktes mit den K. K. Staatsbahnen, worüber wir demnächst berichten. Indessen sind die Aussichten doch nicht so trübe; unsere Ernte ist gut ausgefallen und die Handelsbilanz für das I. Semester d. J. zeigt eine wesentliche Zunahme der Ausfuhr, welche sich im II. Semester d. J., infolge des schon beginnenden Weizen- und Gerste-, sowie des Zuckerexports noch erhöhen wird. Von den begreiflicherweise vernachlässigten Prioritäten machten die 5 % der Ungarisch-Galizischen Bahn (108,80) eine erfreuliche Ausnahme, weil dieselben obligatorisch nicht umgewandelt werden können. An der Börse erfolgte die Notirung der mit jährlich 4 % in am 1. Januar und am 1. Juli fälligen dekursiven Halbjahrsraten verzinslichen und bis längstens 1. Januar 1973 zum Nominalwerthe rückzahlbaren Prioritätsobligationen zu 200 fl. und 1 000 fl. Oe. W. der Lokalbahn Laibach-Stein im amtlichen Kursblatte.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Eisenbahnen.

Der Stand dieser Bahnen Mitte dieses Jahres ist wie nachstehend angegeben. Es sind im Betriebe: Normalbahnen: 2 943 km, wovon die längste Bahn 927 km (Jura-Simplon) und die kürzeste Bahn 3 km (Kriens-Luzern). Schmalspurbahnen: 442 km; längste: 50 km (Brünigbahn) und kürzeste: 4 km (Sissach-Gelterkinden Bahn). 9 km sind elektrisch; 14 km haben 750 mm Spur (Waldenburger Bahn), die andern sämmtlich 1,000 m. Zahnradbahnen: 82 km; längste: 18 km (Wengernalpbahn), kürzeste: 5 km (Pilatusbahn). 28 km mit Normalspur (Arth-Rigi, Vitznau-Rigi und Rorschach-Heiden Bahn). 54 km mit 1 m Spur. Seilbahnen: 11,266 km, davon haben 1,48 km Normalspur, 0,1 km 750 mm-Spur, der Rest 1 m-Spur; längste Bahn 1,625 km, kürzeste: 0,102 km. Davon werden 1,48 km direkt mit Turbine, 2,361 km elektrisch und der Rest mit Ueberwassergewicht getrieben. Tramway: 41,06 km. Längste Anlage 13,9 km, kürzeste: 0,54 km; 10,4 km haben elektrischen Betrieb, 3 km Betrieb mit komprimirter Luft und der Rest Pferdebetrieb. Im Bau sind folgende Bahnen: 149 km Normalbahnen, 25,87 km Schmalspurbahnen mit Lokomotivbetrieb, 7,54 km Schmalspurbahnen mit elektrischen und 5,32 km mit Gasmotorenbetrieb; 4,04 km Seilbahnen, wovon 3,5 km elektrisch und der Rest mit Wasserübergewicht betrieben wird; 7,34 km Tramways, wovon 4,6 km mit Lokomotiven und der Rest mit Pferden betrieben werden. Endlich sind 80 Transportunternehmungen (Normal-, Schmalspur-, Zahnradbahnen u. s. w.) konzessionirt und haben zusammen eine Länge von annähernd 1 500 km.

Schweizerisches Eisenbahndepartement.

Die Schweizerische Eisenbahn-Fahrplankonferenz war vom Eisenbahndepartement auf den 16., 17. u. 18. d. Mts. nach Bern einberufen. Das Traktandenverzeichniss weist nicht weniger als 226 Anträge auf, wovon ungefähr die Hälfte auf den Betrieb der Jura-Simplonbahn entfallen, deren Ersparnisstendenzen in den von ihr berührten Landesgrenzen zahlreiche energische Proteste und Beschwerden hervorrufen.

Bulle-Romont.

Der Schweizerischen „Eisenbahnzeitung“ nach, würde der Konkurs der Eisenbahnunternehmung Bulle-Romont kaum zu vermeiden sein. Es würde dabei 1 000 000 Frcs. Aktienkapital verloren gehen. Für aufgelaufene Zinsen werden 630 000 Francs geschuldet. Bis jetzt hatte die Jura-Simplonbahn den Betrieb besorgt und sie wird aller Voraussicht nach im gegebenen Falle die Linien kaufen.

Brücken.

Dem Vernehmen nach werden in nächster Zeit interessante Versuche mit einer ausrangirten Brücke auf der Bern-Luzernlinie gemacht. Dieselbe hat ungefähr 48 m Spannweite und ist in Grösse und Konstruktion sehr ähnlich der bei Mönchenstein zusammengestürzten Brücke. Es werden also die Versuche von grosser Wichtigkeit sein und grosses Interesse erzeugen.

Aus Spanien und Portugal.

Die Nordspanische Eisenbahn in 1892.

Da der Handelsvertrag zwischen Frankreich und Spanien am 1. Februar 1892 abgelaufen ist und die neuen Zollsätze für die meisten Erzeugnisse bedeutend höher wie die früheren sind, so ist der Ein- und Ausfuhrverkehr bedeutend zurückgegangen; dieser Rückgang ist am bedeutendsten beim Wein, dessen Französische Einfuhrzölle verfünffacht wurden. Andererseits hat infolge der Handelsstockungen und der Bedürfnisse des Staatsschatzes der Wechselkurs eine Höhe erreicht, die er seit Bildung der Gesellschaft nicht hatte; im Jahre 1888 betrug er durchschnittlich 1,18 %, 1889 = 3,65 %, 1890 = 4,51 %, 1891 = 7 % und 1892 sogar 16,85 %. Da die Einnahmen in Pesetas eingehen, die Zinsen und Tilgung der meisten Schuldverschreibungen aber im Auslande in Francs zu bezahlen sind, so ist diese Ausgabe sehr bedeutend und erforderte 1892 7 718 854 Pes. (gegen nur 4 306 966 Pes. in 1891). Da die Gesellschaft für beide Ereignisse in keiner Weise verantwortlich gemacht werden kann, so hat sie bei der Regierung beantragt, dass auch die Eisenbahngesellschaften wie die übrigen Zweige der heimischen Gewerbe in ihren Interessen geschützt werden. Die Regierung hat auch einen Gesetzentwurf, der zwar diese Wünsche nicht ganz befriedigt, aber immerhin wesentliche Einnahmevermehrungen erwarten lässt, den Kammern vorgelegt und im Senat seine Annahme durchgesetzt; die Abgeordnetenkammer wurde indessen vertagt, bevor sie über den Entwurf beschliessen konnte.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich 1892 für das 3 281 km umfassende Gesammtnetz (mit Ausnahme der San Juan de las Abadesas-Eisenbahn und der Linie Mollet-Caldas, die für Rechnung des Auflösungsausschusses der San Juan de las Abadesas-Eisenbahngesellschaft betrieben werden) auf 86 731 310,58 Pes. (gegen 89 382 009,52 Pes. in 1891); davon entfielen 25 427 969,68 (25 221 978,88) Pes. auf den Personenverkehr, 6 598 343,99 (6 730 104,07) Pes. auf den Eilgutverkehr, 54 447 174,60 (57 190 408,99) Pesetas auf den Frachtgutverkehr und 257 822,31 (239 517,58) Pes. auf verschiedene Quellen. Die Ausgaben betrugen 36 905 352,62 (38 014 625,33) Pes. oder 42,57 (42,53) % der Einnahmen und vertheilten sich mit 4 348 181,56 (4 821 567,91) Pes. auf die allgemeine Verwaltung, mit 10 944 857,05 (10 199 240,62) Pes. auf den Betriebsdienst, mit 14 216 038,24 (14 760 528,00) Pes. auf die Zugförderung und Werkstättenverwaltung, und mit 7 393 275,77 (8 233 288,80) Pes. auf die Bahnunterhaltung und -Bewachung; der Rückgang der Ausgaben ergab sich daraus, dass weniger Güterzüge nach dem Auslande abgelassen zu werden brauchten. Der Betriebsüberschuss belief sich auf 49 825 957,96 (51 367 384,19) Pes., dazu kamen aber noch verschiedene, nicht aus dem Betriebe herrührende Einnahmen mit 1 590 926,34 (758 893,72) Pes., so dass

sich ein Gesammtüberschuss von 51 416 884,30 (52 126 277,91) Pes. ergab.

Die Betriebsergebnisse der einzelnen Linien zeigt die folgende Uebersicht:

Linie	Betriebslänge km	Einnahme Pes.	Ausgabe Pes.	Ueberschuss Pes.
Hauptlinie . . .	909	31 560 735,64	12 835 748,16	18 724 987,48
Santanderlinie .	139	3 564 794,18	1 421 811,88	2 142 982,30
Barcelonalinie .	662	19 129 391,97	7 715 130,41	11 414 261,56
Bilbaolinie. . .	249	6 812 787,14	2 632 252,80	4 180 534,34
Stammnetz .	1 959	61 067 708,93	24 604 943,25	36 462 765,68
Almansanetz . .	460	11 774 197,34	5 033 396,75	6 740 800,59
Asturisches Netz	741	12 306 339,96	6 195 350,68	6 110 989,28
Avileslinie. . .	18	147 070,40	142 375,94	4 694,46
Tarragonabahn .	103	1 435 993,95	929 286,00	506 707,95
Zusammen .	3 281	86 731 310,58	36 905 352,62	49 825 957,96

Von der Neubaulinie Huesca-Canfranc-Französische Grenze (138 km) ist die Strecke Huesca-Jaca (111 km) vollendet und am 1. Juni d. J. dem Betriebe übergeben worden. Der Bau der Linie Soto de Rey-Ciano-Santa Ana (21 km) ist soweit vorgeschritten, dass sie gegen Ende d. J. fast in ihrer ganzen Ausdehnung eröffnet werden kann. Von der Linie Jativa-Alcoy (63 km) ist die Anfangsstrecke Jativa-Abaida (29 km) am 15. April d. J. in Betrieb genommen, während sich die Reststrecke Abaida-Alcoy (34 km) noch im Bau befindet. Auf Grund der von den letzten Hauptversammlungen gegebenen Vollmachten hat die Verwaltung die erforderlichen Verträge abgeschlossen, um der Gesellschaft die Konzession der Linie Segovia-Aranda de Duero (122 km) zu sichern.

Der Fahrpark des Bahnnetzes besteht aus 636 Lokomotiven, 1 919 Personenwagen und 12 481 Güterwagen.

Das verwendete Anlagekapital hat sich hauptsächlich infolge Hinzutritts der Eisenbahn Almansa-Valencia-Tarragona von 820 383 949,65 Pes. auf 1 013 633 507,93 Pes. erhöht.

Beim Abschluss der Betriebsrechnung sind eingestellt: a) für das Stammnetz die Betriebseinnahmen mit 61 067 708,93 Pesetas, die verschiedenen Erträge mit 902 808,47 Pes., also zusammen 61 970 517,40 Pes.; b) für das Netz Almansa-Valencia-Tarragona die Betriebseinnahmen mit 11 774 197,34 Pes., die verschiedenen Erträge mit 676 768,17 Pes., also zusammen 12 450 965,51 Pes. Von der Gesammteinnahme = 74 421 482,91 Pesetas kommen in Abzug die Betriebsausgaben des Stammnetzes mit 24 604 943,25 Pes. und die des Almansanetzes mit 5 033 396,75 Pes., also zusammen 29 638 340,00 Pes. Es verbleibt ein Reinertrag von 44 783 142,91 Pes., von dem 28 631 680,67 Pes. zur Verzinsung und Tilgung der Nordbahn-Schuldverschreibungen, 6 964 486,42 Pes. zur Verzinsung und Tilgung der Almansa-Schuldverschreibungen, 226 581,22 Pes. zur Erneuerung der Geleise und Betriebsmittel und 6 388 782,45 Pes. zur Bestreitung der Bank- und Wechselkosten verwendet sind. Verfügbar bleibt alsdann nur noch ein Rest von 2 571 612,15 Pes., der in Anbetracht der gegenwärtigen ungünstigen Lage nach dem Beschlusse der am 30. Mai d. J. abgehaltenen Hauptversammlung den Rücklagen zugefügt wird; diese erhalten dadurch eine Höhe von 7 696 513,30 Pes.

Bei dem vorstehenden Rechnungsabschluss sind nicht berücksichtigt das Asturische Netz, die Eisenbahn Lerida-Tarragona, die Linie Villabona-Aviles und die San Juan de las Abadesas-Eisenbahn. Das Eisenbahnnetz von Asturien, Galicien und Leon hatte nach der obigen Uebersicht einen Betriebsüberschuss von 6 110 989,28 Pes., der sich durch Hinzutritt von 11 349,70 Pes. Uebertrag aus den Vorjahren auf 6 122 338,98 Pes. erhöhte. Die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen erforderten indessen 6 468 850,75 Pes. und die Bank- und Wechselkosten 1 287 768,41 Pes., zusammen also 7 756 619,16 Pes., so dass sich ein Fehlbetrag von 1 634 280,18 Pes. ergab. Dieser Fehlbetrag wurde von den Rücklagen bestritten, die auf Grund des Vertrages vom 30. April 1890 (Art. 4) durch unverzinsliche Anweisungen (bons) für derartige Zwecke geschaffen wurden.

Die Eisenbahn Lerida-Reus-Tarragona hatte einen Ueberschuss von 506 707,95 Pes., von dem aber nach Bestreitung der Lasten nur 40 049,02 Pes verblieben und zu Verbesserungsbauten verwendet wurden. Die dem Vergleich beigetretenen Antheilscheine erhielten je 15 Frcs., die anderen keinen Gewinn.

Der auf der Linie Villabona-Aviles erzielte Ueberschuss von 4 694,46 Pes. wird auf die Baurechnung übertragen.

Die San Juan de las Abadesas-Eisenbahn hatte eine Einnahme von 2 140 018,70 Pes., eine Ausgabe von 887 694,38 Pes. und einen Ueberschuss von 1 252 324,32 Pes. Die Lasten betrugen aber an Zinsen und Tilgung der Schuldverschreibungen 1 161 565 Pes., an Bank- und Wechselkosten 103 318,40 Pes. und an Ausfall der Surroca-Bergwerke 83 134 Pes., im ganzen also 1 348 017,40 Pes.; es ergab sich demnach ein Fehlbetrag von 95 693,08 Pes., der grösstentheils durch den Wechselverlust sowie durch die behufs Verbesserung der Betriebsanlagen der Surroca-Bergwerke gemachten ausserordentlichen Ausgaben veranlasst und dem Auflösungsausschusse der San Juan de las Abadesas-Eisenbahn- und Bergwerksgesellschaft in Rechnung gestellt wurde.

Eisenbahn Madrid-Villa del Prado.

Diese Eisenbahngesellschaft hat den am 1. Juli d. J. fällig gewesenen Zinsschein ihrer Schuldverschreibungen nicht einlösen können; die Verwaltung hat deshalb auf den 5. August eine ausserordentliche Hauptversammlung, zu der auch sämmtliche Schuldschein-Inhaber zugelassen werden, berufen, um über die aus Anlass der Gesellschaftslage zu treffenden Maassnahmen und unter Umständen über eine Vermehrung der Verwaltungsraths-Mitglieder Beschluss zu fassen. Stimmrecht haben nur die Besitzer von 100 Antheilscheinen.

Spanische Eisenbahnbetriebs-Gesellschaft.

Die Banque Internationale de Paris hat unter dem Namen: „Société d'exploitation de chemins de fer espagnols“ eine Französische Aktiengesellschaft gebildet, die den Zweck hat, der Westspanischen und Caceres-Eisenbahn die Mittel zur Fortführung ihrer Unternehmen zu bieten, den Bau der Linie Astorga-Plasencia zu vollenden oder vollenden zu lassen, den Betrieb der beiden Linien zu sichern, den Betrieb oder Bau anderer in Spanien gelegenen Eisenbahnen zu unternehmen und alle auf den Hauptzweck bezügliche Finanz-, gewerbliche und Handelsunternehmungen auszuführen. Die Dauer der Gesellschaft beträgt 60 Jahre, ihr Grundkapital 500 000 Frcs., eingetheilt in 1 000 Antheilscheine von je 500 Frcs., es kann später erhöht werden, auch können Schuldverschreibungen, deren Ausstattung der Verwaltungsrath bestimmt, ausgegeben werden. Die Gründungsbank bringt der neuen Gesellschaft gegen einen gewissen Antheil am Reingewinn ihre Vorarbeiten, das Ergebniss ihrer Unterhandlungen und die im Hinblick auf den Vertrag mit der Westspanischen und Caceres-Eisenbahngesellschaft getroffenen Anordnungen zu, so dass die neue Gesellschaft deren Ausführung an Stelle der Bank unternehmen kann. Verwaltet wird die Gesellschaft durch einen aus wenigstens drei und höchstens neun Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath, der auch einen Ausschuss mit bestimmten Vollmachten einsetzen kann. Die regelmässigen Hauptversammlungen sind beschlussfähig, wenn wenigstens der vierte Theil des Kapitals vertreten ist; Beschlüsse über Kapitalsvermehrung oder -Verminderung, Satzungsänderungen, Verlängerung der Dauer oder Auflösung und endlich Zubringung des Gesellschaftsvermögens an eine andere Gesellschaft können nur bei Vertretung von wenigstens der Hälfte des Grundkapitals gültig gefasst werden. Von den jährlichen Reinerträgen werden a) 5 % den Rücklagen zugeführt, b) an das eingezahlte Grundkapital 6 % Gewinn vertheilt, c) von dem Rest 10 % dem Verwaltungsrath, 20 % den Gründern und 70 % den Antheilhabern zugebilligt; die Hauptversammlung kann indessen die Ansammlung ausserordentlicher Rücklagen, die dem Verwaltungsrath, den Gründern und den Antheilhabern in dem genannten Verhältniss gehören, beschliessen.

Da das Grundkapital der neuen Gesellschaft sehr gering erscheint, so untersucht der „Moniteur des intérêts matériels“ deren Aufgaben in folgender Darlegung: Der Vertrag mit der Caceresgesellschaft ist lediglich ein Betriebsvertrag und hat mit dem von der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft ihren Gläubigern angebotenen Vergleich, durch den u. a. die Bürgschaft für die Caceres-Eisenbahn abgelöst wird, nichts zu thun; eine Belastung der Betriebsgesellschaft könnte nur dadurch entstehen, dass bei den Verhandlungen von 1892 zur Instandsetzung der Geleise und Betriebsmittel 1 500 000 Frcs. für erforderlich gehalten wurden.

Bezüglich des Vertrages mit der Westbahn sind die erforderlichen Beträge zur Zeit der Zahlungseinstellung auf 18 500 000 Frcs., von denen 14 000 000 Frcs. auf die Bauarbeiten, 2 000 000 Frcs. auf die Fahrbetriebsmittel und 2 500 000 Frcs. auf die Bauzinsen entfallen, veranschlagt worden. Zur Deckung dieses Erfordernisses sind 37 500 Stück 4 % Westbahn-Schuldverschreibungen 1. Hypothek von je 500 Frcs. Nennwerth, deren Verzinsung von der Königlich Portugiesischen Gesellschaft nach dem Vergleich mit ihren Gläubigern gewährleistet wird, vorhanden. Unter Annahme eines Verkaufspreises von je 300 Frcs. ergeben diese Schuldverschreibungen 11 250 000 Francs, hierzu kommen je 20 Frcs. Zinsen auf 2 Jahre, die von der Portugiesischen Gesellschaft zu zahlen sind = 1 500 000 Francs, ferner 13 000 000 Frcs. Staats- und 2 000 000 Frcs. Provinzialbeihilfen, endlich die hinterlegte Bürgschaft in Höhe von 4 000 000 Frcs., so dass dem genannten Erforderniss von 18 500 000 Frcs. eine Deckung von 31 750 000 Frcs. gegenübersteht und auch die Mittel zur Instandsetzung der Geleise und Betriebsmittel der Caceres-Eisenbahn reichlich vorhanden sind.

Saragossa-Mittelmeer-Eisenbahn.

Die Abgeordnetenkammer hat einen Gesetzentwurf angenommen, durch den die Vollendungsfrist der Strecke Val de Zafan-Alcaniz von der Eisenbahn Val de Zafan-San Carlos de la Rapita verlängert wird. (Vergl. Nr. 55 S. 533 d. Ztg.)

Konzession.

Die Regierung hat ohne Staatsbeihilfe oder Zinsengewähr auf 99 Jahre die Konzession für eine Schmalspurbahn Zalla-Solares an eine unter gleichem Namen gebildete Gesellschaft ertheilt.

Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft.

Die Gesellschaft hat vor kurzem die 48 km lange Reststrecke der Beïra-Baixa-Eisenbahn eröffnet, so dass diese über die Beïra-Alta-Eisenbahn, über Villar Formosa, Salamanca und Medina, sowie über die Nordbahn eine direkte Verbindung nach der Französischen Grenze erhält. Wenn dies auch die kürzeste Verbindung zwischen Lissabon und Frankreich ist, so gebrauchen gleichwohl die Personenzüge Paris-Lissabon wie auf dem bedeutend weiteren Wege über Madrid 58½ Stunden. Es hat dies darin seinen Grund, dass sich einerseits die Nordbahn sträubt, direkte Anschlusszüge einzulegen und dadurch die Reisenden zur Nichtbenutzung ihrer Strecke Medina-Madrid zu veranlassen, und dass andererseits die Portugiesische Gesellschaft selbst an der Aufrechterhaltung des bisherigen Zustandes betheiligt ist. Denn das Gedeihen der Cacereslinie ist für ihre Finanzlage von grossem Werthe, während eine Einnahmesteigerung der Beïra-Baixa-Eisenbahn nur die Zinsengewähr des Staatsschatzes ermässigt. Dieser Interessengegensatz kann also leicht Anlass zu Streitigkeiten geben.

Am 10. Juli d. J. hat die Regierung den Kammern einen, von diesen noch kurz vor Schluss der Tagung angenommenen Gesetzentwurf unterbreitet, welcher der Regierung folgende Rechte zur Regelung der Beziehungen zur Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft ertheilt:

Die Regierung wird ermächtigt, die erforderlichen Beschlüsse zu fassen, um die Bezahlung der von der Königlichen Eisenbahngesellschaft dem Staat geschuldeten Beträge zu sichern und um die Finanz- und Verwaltungslage dieser Gesellschaft zu regeln; zu diesem Zweck kann sie a) die Umwandlung aller im Umlauf befindlichen Schuldverschreibungen der Gesellschaft gestatten, und zwar in eine Form, die bestimmt wird, sobald die Umwandlung von der Mehrheit der Schuldscheininhaber angenommen ist; b) die Schaffung neuer bevorrechteter oder nicht bevorrechteter Schuldverschreibungen gestatten, in welchem Falle die neuen Schuldverschreibungen an die Stelle aller jetzigen treten; c) die Vertretung der Schuldscheininhaber im Verwaltungsrathe genehmigen.

Diese Ermächtigung ist an die Bedingung geknüpft, 1. dass keine neue Belastung für den Staatsschatz geschaffen und dass die in den gegenwärtigen Verträgen dem Staate gewährleisteten Rechte nicht beeinträchtigt werden; 2. dass eine Umwandlung der Gesellschaftssatzungen der Regierung eine wirksame Aufsicht über die Verwaltung der Gesellschaft gewährleistet, indem die Regierung das Recht erhält, Beschlüsse der Gesellschaft bezüglich der Ausgabe von Werthpapieren, bezüglich Erwerbung oder Verpachtung von Linien, bezüglich Ausführung ganzer Unternehmungen gegen festen Preis, endlich bezüglich anderer gesetz- oder satzungswidriger Verwaltungshandlungen aufzuheben.

Aus England.

Durchlaufende Bremsen.

Der amtliche Bericht über die Eisenbahnbremsen für das mit dem 31. Dezember 1892 endigende Halbjahr, der sich auf die Berichte der Eisenbahngesellschaften stützt, zeigt, dass die beiden Arten durchlaufender Bremsen, welche den Anforderungen des Handelsamts Genüge leisten, nämlich die selbstthätige Luftsaugebremse und die Westinghousebremse, insgesammt an 11 161 Lokomotiven und 57 825 Wagen angebracht sind. Von dem ganzen Fahrpark macht dies 97 und 96 % aus. Die Bremsen sind so vertheilt, dass auf 8 539 Lokomotiven und 38 776 Wagen, welche die Luftsaugebremse haben, nur 2 622 Lokomotiven und 19 049 Wagen mit der Westinghousebremse kommen. Es ist bekannt, dass die Engländer mehr für die Luftsaugebremse eingenommen sind. Andere Bremsen, welche einzelnen Vorschriften des Handelsamts entsprechen, sind die Kettenbremse, einschliesslich der auf der Nordwestbahn in Gebrauch befindlichen, ferner Fay's, Newall's, Fay & Newall's Bremse, die Smith'sche Luftsaugebremse, W. Parker Smith's selbstthätige und die Luftsaugebremse, die zusammen an 173 Lokomotiven und 1 354 Wagen, d. h. an 1,5 und 2 % aller Betriebsmittel, angebracht sind.

Im ersten Halbjahre 1885 waren 1 783 Lokomotiven und 9 949 Wagen mit der selbstthätigen Luftsaugebremse, und 1 523 Lokomotiven und 13 620 Wagen mit der Westinghousebremse versehen, während die sonstigen Bremsen 1 816 Lokomotiven und 16 662 Wagen in Anspruch nehmen. Aus diesen und den oben angeführten Zahlen ergibt sich ohne weiteres, dass die beiden erstgenannten Systeme alle anderen so gut wie verdrängt haben, dass aber unter den beiden wiederum die selbstthätige Luftsaugebremse immer mehr die Oberherrschaft gewonnen hat.

In der folgenden Tabelle ist angegeben, wie sich die Bremsen auf die wichtigsten Eisenbahnen vertheilen.

Eisenbahn	angewendete Bremse	Zugmeilen, welche die Bremse durchlaufen hat
a) England:		
Westbahn	Sanders und Bolitho's selbstthät. Luftsaugebr.	9 762 933
Nordwestbahn	selbstthät. Luftsaugebr.	11 179 199
Mittellandbahn	selbstthät. Luftsaugebr.	7 685 784
	Westinghouse	3 681
Nordbahn	selbstthät. Luftsaugebr.	5 098 778
Ostbahn	Westinghouse	6 232 156
Südwestbahn	selbstthät. Luftsaugebr.	4 498 866
London, Brighton Bahn	Westinghouse	3 863 694
London Chatham und Dover Bahn	Westinghouse	2 036 102
Südostbahn	einfache Luftsaugebr. selbstthät. „	3 135 844
Lancashire und Yorkshire Bahn	selbstthät. Luftsaugebr.	5 150 022
Manchester, Sheffield u. Lincolnshire Bahn	selbstthät. Luftsaugebr.	2 020 321
Nordostbahn	Westinghouse	6 313 246
	selbstthät. Luftsaugebr.	18 876
b) Schottland:		
Caledonische Bahn	Westinghouse	3 653 445
	Luftsaugebremse	7 040
Glasgow- und Südwestbahn	Westinghouse	702 058
	selbstthät. Luftsaugebr.	1 053 237
Nordbritische Bahn	Westinghouse	3 771 997
c) Irland:		
Grosse Nordbahn	selbstthät. Luftsaugebr.	1 075 031
	einfache „	13 000
Mittelland- und Grosse Westbahn	selbstthät. Luftsaugebr.	659 724

Was die Fälle betrifft, in denen durchlaufende Bremsen versagten oder Aufenthalte im Zugbetriebe der Eisenbahnen im Gefolge hatten, so kamen bei der Ostbahn 41 Störungen vor oder 1 Störung auf 152 004 Zugmeilen, bei der Nordbahn kamen 24 Störungen vor oder 1 auf 212 449 Zugmeilen; bei der Westbahn 103 oder 1 Störung auf 94 785 Meilen, bei der Lancashire und Yorkshire Bahn 40 oder 1 auf 128 750 Meilen, bei der Nordwestbahn 28 oder 1 auf 379 043 Meilen, bei der Südwestbahn 28 oder 1 auf 178 531 Meilen, bei der Brighton und Südküstenbahn 36 oder 1 auf 107 325 Meilen, bei der Chatham und Doverbahn 39 oder 1 auf 52 207 Meilen, bei der Manchester, Sheffield und Lincolnshire Bahn 13 oder 1 auf 155 409 Meilen, auf der Mittellandbahn bei der selbstthätigen Luftsaugebremse 3 oder 1 auf 2 561 928 Meilen und bei der Westinghousebremse 4 oder 1 auf 920 Meilen, bei der Nordostbahn 67 oder 1 auf 94 227 Meilen; bei der Südbahn endlich kamen, einschliesslich 3 die einfache Luftsaugebremse betreffende Störungen, im ganzen 37 Störungen oder 1 auf 84 752 Meilen vor.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

v. O. **Haftpflicht. Entladung eines Güterwagens mit dem Krahn der Eisenbahn nicht im Eisenbahnbetriebe.** Aus den Entscheidungsgründen: „Ein Güterwagen der Eisenbahn war behufs Entladung auf das Geleise geschoben, neben welchem sich der Krahn der Eisenbahnverwaltung befand. Der Wagen wurde unter Benutzung des Krahns von den Leuten des Empfängers entladen. Dabei sprang von der Kurbel des Krahns ein Theil ab und verletzte einen der Leute. Es wurde eine Haftung aus § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes nicht angenommen, weil die Entladung und das Abspringen der Kurbel in keinem ursächlichen Zusammenhang mit den Gefahren des Eisenbahnbetriebes stand. Die Ueber-

lassung des Krahns zur Benutzung bei der Entladung war nicht zum Betrieb der Eisenbahn zu rechnen.“ (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 2. Oktober 1891; Rep. 153/91; Bolze, Praxis d. R.-G. Bd. XIII. S. 118 f. Nr. 222.)

v. O. **Die gewinnsüchtige Absicht im Falle des § 133 Abs. 2 des R.-Strf.-G.-B.'s ist nicht ausgeschlossen, wenn der Thäter die Akten nicht als solche zur Erlangung eines Gewinnes verwenden, sondern sie nur als altes Papier (Makulatur) verwerthen wollte.** Aus den Entscheidungsgründen: Als erwiesen ist angenommen, dass es dem Angeklagten nicht um den Werth der entwendeten Akten „als solcher“, sondern um den Verkaufswerth des entwendeten Papiers zu thun gewesen; nur in den Besitz des Papiers als Verkaufswerth, als Makulatur habe er sich setzen und durch den erzielten Kaufpreis sich bereichern wollen. Hiernach war aber gerade die Absicht des Angeklagten bei Begehung der That auf Erlangung eines Vermögensvortheils gerichtet. Ob dieser sich aus den Akten als solchen, d. h. aus dem Werthe der ihnen mit Rücksicht auf ihren Inhalt beiwohnte, ergab, oder ob er durch Verwerthung der Akten als Makulatur erzielt wurde, ist für die Anwendbarkeit des § 133 Abs. 2 a. a. O. gleichgültig; in jedem Falle lag das die Handlungsweise des Angeklagten bestimmende Moment in dem Erstreben des durch die Akten zu erlangenden Gewinnes. Durch welche Verwendung der beiseite geschafften Urkunden der Thäter sich Gewinn verschafft ist gleichgültig, die Voraussetzung des § 133 Abs. 2 ist erfüllt, wenn der Angeklagte für sich irgendwie einen Gewinn durch Benutzung oder Veräusserung des beiseite geschafften Gegenstandes erlangen wollte. (Erk. des I. Strafsenats des Reichsgerichts vom 12. Februar 1892; Entscheid. Bd. XXII S. 331.)

v. O. **Haftung des Fiskus im Fall der erlöschenden Verjährung für Rechtsverletzungen seiner Beamten.** Der Preussische Fiskus muss im Falle der erlöschenden Verjährung die Kenntniss von Rechtsverletzungen gegen sich gelten lassen, welche seine Beamten bei Ausübung ihrer Verwaltungs- und Vertretungsbefugnisse erlangt haben. So ist der Anspruch des Eisenbahnfiskus auf Ersatz eines durch Bergbau an dem Bahndamm verursachten Schadens innerhalb dreier Jahre, nachdem das Dasein und der Urheber des Schadens zur Kenntniss des Eisenbahn-Betriebsinspektors oder des Bahnmeisters gelangt sind, durch gerichtliche Klage geltend zu machen, widrigenfalls er verjährt ist. (Entscheidung des Reichsgerichts vom 14. Dezember 1892; D. Selbstverwaltung 1893 S. 345.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Infolge Hochwassers wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Wama-Russ.-Moldawitza vom 7/6. bis 22/7. und vom 31/7. bis 8/8. l. J. eingestellt.

Wien, am 10. August 1893. (1743)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

2. Güterverkehr.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Am 1. September d. J. tritt zum Ausnahmetarif für die Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen etc. nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, der Ostpreussischen Südbahn und Altdamm-Colberger Eisenbahn ein Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält ergänzende Bedingungen für die Anwendung der Frachtsätze des Theil II und III des Tarifs; Aufnahme der Kohlentarifstationen Knoffschacht II und Redengrube, sowie Aufhebung der Frachtsätze für die Kohlentarifstation Knoffschacht; Aenderungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen; Aufnahme neuer Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, sowie Einführung ermässigter Frachtsätze für die Stationen Grossbestendorf, Grünhagen, Maldeuten und Mohrungen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, sowie Fischhausen und Pillau der Ostpreussischen Südbahn; anderweite Bedingungen für die Anwendung der Ausnahmesätze für Koks mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab.

Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 16. August 1893. (1744)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Am 1. September d. J. tritt zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen etc. nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin ein Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält direkte vom Tage der Betriebseröffnung ab gültige Frachtsätze für die Stationen der Neubaulinie Schönholz-Tegel-Cremmen* und für den Haltepunkt Alt-Mädewitz, anderweite Bedingungen für die Anwendung der Ausnahmesätze für Koks und Tarifberichtigungen.

Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 16. August 1893. (1745)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Sächsischer, Magdeburg-Sächsischer, Norddeutsch - Sächsischer, Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer, Sächsisch-Südwestdeutscher und Stettin-Schlesisch / Märkisch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Zum 1. Oktober d. J. wird die für den Artikel Malz bisher nachgelassene Frachtberechnung nach den Staffeltarifen für Getreide und Mühlenfabrikate wieder aufgehoben.

Die Fracht für Malz wird von diesem Tage an wieder nach den Sätzen des Spezialtarifs I berechnet.

Dresden, den 14. August 1893. (1746)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. August 1891 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 45 000 kg von den Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Versandstationen nach Stationen des Bezirks Hannover. Vom 1. September d. J. ab wird die Station Dollern des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover in die Abtheilung A des vorbezeichneten Ausnahmetarifs aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Köln, den 15. August 1893. (1747)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oberschlesisch - Rumänischer Kohlen-Verkehr. Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von den Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach Stationen der Rumänischen Eisenbahnen tritt am 1. September d. J. an Stelle des bisherigen gleichnamigen Tarifs ein neuer Ausnahmetarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Druckabzüge dieses Tarifs können von unseren betheiligten Dienststellen zum Preise von 10 ₰ für das Stück bezogen werden.

Breslau, den 15. August 1893. (1748)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 20. d. Mts. tritt zu den Heften B 1 und 2 des Tarifs für den vorbezeichneten Verkehr ein gemeinsamer Nachtrag in Kraft, enthaltend Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Torfstreu, Torfmull und Streutorf von den Stationen Almelo, Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen nach Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.).

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 15. August 1893. (1749)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich und Ungarn. (Aufhebung der Gültigkeit des Getreide-Ausnahmetarifs für Malz.) Vom 1. Oktober d. J. ab kommen für den Artikel Malz, der z. Zt. zu den für Getreide etc. gültigen billigeren Sätzen des Ausnahmetarifs 6 a im Tarifheft 1 und 2 bezw. des Ausnahmetarifs a im Tarifheft 3 direkte Abfertigung findet, die in diesen Tarifheften enthaltenen, für Oelsaaten etc. gültigen höheren Sätze des Ausnahmetarifs 6 b bezw. b in Anwendung.

Magdeburg, den 14. August 1893. (1750)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Vom 1. Oktober d. J. ab wird der Frachtberechnung für Koks nach den Sätzen des Ausnahmetarifs 17 mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hierbei jedoch bei Wagen von weniger als 15 t Ladegewicht für die Frachtberechnung nur 10 t als Ladegewicht in Ansatz gebracht.

Soldin, den 15. August 1893. (1751)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch - Ungarischer Verband. Mit Gültigkeit vom 20. August 1893 bis auf weiteres tritt im Ostdeutsch-Ungarischen Verbande ein provisorischer Ausnahmetarif für den direkten Transport von a) Mais, b) Kleie etc., c) Malztreber und Schlempe in Mengen von mindestens 10 000 kg für den Fracht-

brief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge von Stationen der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, der K. K. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Bács-Bodroger, Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker, Puszta-Tenyö-Kun-Szt. Mártoner und Kun-Szt. Márton-Szenteser Lokalbahn nach Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn in Kraft.

Exemplare dieses Tarifs können zum Preise von 0,50 ℳ bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 14 August 1893. (1752)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Nachdem die Strecke Hammereisenbach-Furtwangen der Bregthalbahn am 1. August l. J. eröffnet worden ist, treten die in den bezüglichen Gütertarifen für die Stationen Vöhrenbach, Schönenbach und Furtwangen vorgesehenen direkten Frachtsätze mit dem bezeichneten Zeitpunkte in Kraft.

Karlsruhe, den 13. August 1893. (1753)
Generaldirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Am 1. September d. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Kohlen und Koks nach den Stationen Graz u. Prevali der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft im oben bezeichneten Verkehre in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Ferner wird für direkt abgefertigte Ruhrkokssendungen in Ladungen von mindestens 10 000 kg nach den Stationen Graz, Klagenfurt u. Prevali der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft vom 1. September d. J. ab eine Ermässigung im Rückvergütungswege gewährt, welche im Verkehr von Camen und Unna-Königsborn 18 ₰ und im Verkehr von den übrigen Koksversandstationen 20 ₰ für 100 kg beträgt.

Die Erstattungsgesuche sind unter Vorlage der Originalfrachtbriefe an die Unterzeichnete einzusenden.

Köln, den 12. August 1893. (1754)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Vom 1. Oktober d. J. ab kommen die im vorbezeichneten Verbande bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Malz sämmtlich zur Aufhebung. Für den Verkehr mit Ungarn sowie mit Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Linien in Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark, Krain, Kärnthen, Salzburg, Tirol und Vorarlberg) und den Stationen Klagenfurt, Laibach und Villach der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft treten an dem genannten Tage anderweite erhöhte Ausnahmefrachtsätze für Malz in Kraft. Wegen Ersatz der in dem Tarifheft 2 vom 1. d. Mts. enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Malz wird später Bekanntmachung erfolgen.

Köln, den 12. August 1893. (1755)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch-Russischer Importverkehr. Vom 1. Oktober dieses Jahres neuen Stils ab werden die folgenden in dem Waarenverzeichnisse des Deutsch-Russischen Importtarifs unter den nachbenannten Nummern aufgeführten Artikel

Nr. 295. Castoröl (Ricinusöl) in Fässern,
Nr. 345. Cocosöl,
„ 1286. Oel, Castor- (Ricinus-) in Fässern,
„ 1288. Oel, Cocos-,
„ 1294. Oel, Ricinus- (Castoröl) in Fässern und
„ 1479. Ricinusöl (Castoröl) in Fässern

für die Strecken ab Schnittpunkt östlich aus der Klasse 4 nach der Klasse 2 versetzt.

An dem genannten Tage ist ferner in dem vorbezeichneten Waarenverzeichnisse der nachbenannte Artikel unter den Nummern

1297 a. Oel, Sesam- und
1743 a. Sesamöl

als neu aufgenommen nachzutragen.

Dieser Artikel tarifirt in allen Klassen auf den Strecken ab Schnittpunkt westlich nach dem Spezialtarif I und östlich nach der Klasse 2.

In dem Anhange zu dem Waarenverzeichnisse ist der neu aufgenommene Artikel gleichfalls an den entsprechenden Stellen (Russische Gruppe 58, Seite 114 und 115) nachzutragen.

Bromberg, den 10. August 1893. (1756)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893. Der Ausnahmetarif wird mit Wirksamkeit vom 1. August l. J. ab ergänzt wie folgt:

Auf Seite 4 ist dem Abschnitt A als Ziff. 4 einzuschalten

„Ausser der durch die Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes eintretenden Frachtermässigung wird für diejenigen Sendungen von Streu- und Futtermitteln, welche nach den im folgenden Absatze bezeichneten, von dem Nothstande besonders hart betroffenen Landestheilen bestimmt sind, im direkten und Durchgangsverkehre

1. der Kgl. Preussischen Staatseisenbahnen,
2. der Königl. Bayer. Staatseisenbahnen,
3. der Pfälzischen Eisenbahnen,
4. der Bayerischen Strecken der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München,

untereinander (unbeschadet der im Anhange Ziff. I und II dieses Tarifes für den inneren Verkehr Bayerns und den Verkehr nach Bayern einschliesslich der Pfalz gewährten weitergehenden Vergünstigungen) eine weitere ausserordentliche Frachtermässigung derart gewährt, dass 25 Prozent der auf die genannten Bahnen entfallenden Frachtantheile den Empfängern im Reklamationswege zurückerstattet werden, wenn für Empfänger in Bayerischen Nothstandsbezirken (einschliesslich der Pfalz) durch eine Bescheinigung des landwirthschaftlichen Bezirkskomitees oder der Gemeindebehörde des Bestimmungsortes nachgewiesen wird, dass die bezogenen Gegenstände unmittelbar für landwirthschaftliche Zwecke in Bayern Verwendung finden oder gefunden haben. Für Empfänger in ausserbayerischen Nothstandsbezirken ist eine Bescheinigung des Vorstandes des landwirthschaftlichen Vereines oder des Landraths des Kreises (in Hohenzollern eine Bescheinigung des Oberamtmanns des betreffenden Bezirkes) darüber beizubringen, dass das bezogene Streu- oder Futtermittel in dem landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers Verwendung findet oder von einem landwirthschaftlichen Vereine oder einem Gemeindeverbande bezogen und unter seine Mitglieder behufs Verwendung in deren eigener Wirthschaft zur Vertheilung gelangt. Als besonders nothleidende Landestheile, auf welche die Bestimmung des Abs. 1 Anwendung findet, sind zu betrachten:

a) in Bayern:
die Regierungsbezirke der Pfalz, von Oberfranken, Mittelfranken, Unterfranken und Aschaffenburg, ferner die Bezirksämter Amberg, Beilngries, Eschenbach, Kemnath und Neustadt a/d. Waldnaab des Regierungsbezirkes der Oberpfalz und von Regensburg, die Bezirksämter Aichach, Friedberg und Ingolstadt des Regierungsbezirkes Oberbayern, die Bezirksämter Donauwörth, Dillingen und Neuburg des Regierungsbezirkes Schwaben und Neuburg;

b) ausserhalb Bayerns:
sämmtliche Kreise der Rheinprovinz, der Provinz Hessen-Nassau, der Regierungsbezirke Arnsberg und Münster, die Kreise Büren, Halle i. W., Herford, Höxter, Lübbecke, Minden, Paderborn, Warburg und Wiedenbrück des Regierungsbezirkes Minden, sowie sämmtliche Kreise der Regierungsbezirke Erfurt und Merseburg, ferner die Kreise des Eisenberges, der Eder und der Twiste im Fürstenthume Waldeck, sowie die Landrathsamtsbezirke Gotha, Ohrdruf und Waltershausen und die gleichnamigen Stadtbezirke, endlich Hohenzollern.

Unter den in Abs. 1 genannten Voraussetzungen werden auch für Streu- und Futtermittelsendungen von Stationen der Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Prignitzer und Saalbahn nach den im vorbezeichneten Nothstandsgebiete gelegenen Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie von Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen nach den im Kreise Siegen des Regierungsbezirkes Arnsberg gelegenen Stationen der Eisern-Siegener Eisenbahn 25 Prozent von den Frachtantheilen der vorbezeichneten Bahnen den Empfängern im Reklamationswege erstattet."

Ferner ist folgende Berichtigung vorzunehmen:

Die bisherige Ziffer 4 auf Seite 4 ist in Ziff. 5 abzuändern und in Zeile 9 von oben Seite 4 lit. b zwischen den Worten „zweier" und „Wagen" einzusetzen „offener."

München, den 14. August 1893. (1757)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Bayerischer Güterverkehr. Die im Niederländisch-Südwestdeutschen Verbande am 1. bezw. 10. d. Mts. eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Torfmull und Torfstreu für den Verkehr mit Heidingsfeld und Lindau haben auch für die gleichnamigen Stationen im Niederländisch-Bayerischen Verkehre Gültigkeit.

München, den 10. August 1893. (1758)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag IV zum Tarife vom 1. Oktober 1892 in Kraft. Dieser enthält neue Frachtsätze für die Stationen Fermerswalde, Schmalkalden und Wernshausen des Direktionsbezirks Erfurt und für die an der Neubaustrecke Schönholz-Tegel-Cremmen gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Berlin. Die Frachtsätze für die letzteren

Stationen gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung ab, welcher s. Zt. besonders bekannt gemacht werden wird.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, den 16. August 1893. (1759)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal-Güterverkehr. Die am 1. Februar d. J. für den Artikel Malz nachgelassene Frachtberechnung nach dem Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabrikate (Ausn.-Tarif 5) wird zum 1. Oktober d. J. aufgehoben. Von diesem Tage an wird die Fracht für Malz wieder auf Grund der Frachtsätze des Spezialtarifs I berechnet.

Dresden, am 14. August 1893. (1760)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 15. August l. J. tritt ein Tarif für den direkten Leichen-, Thier- und Fahrzeugverkehr zwischen den Stationen der Badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Bregthalbahn anderseits in Kraft. Die in demselben enthaltenen besonderen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt worden.

Der Tarif ist zum Preise von 30 ₰ das Stück durch die Verbandsstationen zu beziehen.

Karlsruhe, den 15. August 1893. (1761)
Generaldirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die vom 1 Oktober bezw. 1. Dezember 1884 gültigen Hefte II C, II E, III C und III E der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr zwischen gewissen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M., der Main-Neckarbahn und der Hessischen Ludwigsbahn einerseits, sowie den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn — einschliesslich der Bötzbergbahn — und den Vereinigten Schweizerbahnen anderseits) treten mit dem 30. September l. J. ausser Kraft und werden durch neue, vom 1. Oktober l. J. ab gültige Tarifhefte ersetzt.

Mit dem gleichen Zeitpunkte kommen, unter Aufhebung der seitherigen Taxen, auch für die Stationen Friedrichsfeld Badische Bahn (Tarifhefte II A und III A) und Bingerbrück (Tarifhefte II F und III F) neue Frachtsätze zur Einführung.

Durch die Neuausgabe der obengenannten Tarifhefte und die Einführung anderweitiger Taxen für Friedrichsfeld Badische Bahn und Bingerbrück treten neben Verkehrserweiterungen und Frachtermässigungen auch einige Verkehrsbeschränkungen (Aufhebung direkter Frachtsätze) und kleinere Frachterhöhungen ein.

Nähere Auskunft hierüber ertheilt das Gütertarifbüreau der unterzeichneten Generaldirektion.

Karlsruhe, den 15. August 1893. (1762)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die seitherigen Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Würzburg Badische Bahn und Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen werden mit dem 30. September l. J. aufgehoben und durch neue, vom 1. Oktober l. J. ab gültige Frachtsätze ersetzt.

Die neuen Frachtsätze sind fast durchweg niedriger als die seitherigen. Im Verkehre mit den Stationen Rapperswil, Rüti (Zürich) und Uster treten jedoch auch einige kleine Frachterhöhungen ein. Ferner werden einige der jetzigen direkten Frachtsätze wegen zu geringen Verkehrs nicht mehr ersetzt.

Nähere Auskunft ertheilt das Gütertarifbüreau der unterzeichneten Generaldirektion.

Karlsruhe, den 15. August 1893. (1763)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Die auf Seite 4 unter 2b und c des Anhanges zum Deutsch-Sosnowicer Grenz-Gütertarif, Theil II (Heft 1) aufgeführten Ausnahmesätze für die Beförderung von Koks von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin nach Sosnowice transito finden vom 1. Oktober d. J. ab bei Verwendung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht nur noch bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen Anwendung. Bei Verwendung von Wagen mit weniger als 15 t Ladegewicht erfolgt die Frachtberechnung wie bisher für das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber für 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen.

Breslau, den 17. August 1893. (1764)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. Oktober d. J. gelangt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen usw. im Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und im Verkehr nach Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn ein Nachtrag 4 zur Einführung. Derselbe enthält anderweite Bedingungen für die Anwendung der Koksmassensätze nach Podejuch sowie direkte, bereits im Verfügungswege eingeführte Frachtsätze für die Stationen Jädickendorf, Kochanowitz, Patschin, Tarnau und Wansen.

Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 17. August 1893. (1765)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Vom 1. Oktober 1893 an werden Malzsendungen im Sächsisch-Oesterreichischen Verbandsverkehre — Tarifheft 1 und 2 — nicht mehr zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 5 c, sondern nach jenen des Ausnahmetarifs 5 a und im Sächsisch-Ungarischen Verbandsverkehre — Tarifhefte 2, 3 und 5 — nicht mehr zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 5 a, sondern nach jenen des Ausnahmetarifs 5 b befördert.

Dresden, den 17. August 1893. (1766)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband, sowie Berlin-Südwestdeutscher Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. September d. J. wird die Station Hainstadt der Badischen Staatseisenbahnen in den direkten Güterverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Verbands-Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 15. August 1893. (1767)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Vom 1. September d. J. ab finden für den Güter-, Fahrzeug-, Leichen- und Vieh-Verkehr von und nach Leipzig Magdeburger Bahnhof die gleichen Frachtsätze Anwendung, welche für Leipzig Thüringer Bahnhof bestehen. Alle Sendungen, welche kraft Vorschrift der Absender oder entsprechender Verkehrstheilung nach dem Thüringer Bahnhofe in Leipzig bestimmt sind, werden, sofern sie einer zollamtlichen Behandlung in Leipzig unterliegen, nach dem Magdeburger Bahnhofe, anderenfalls nach dem Thüringer Bahnhofe abgefertigt.

Erfurt, den 13. August 1893 (1768)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen für Kokssendungen. Nachdem der Bestand an Kokswagen von 15 t und mehr Ladegewicht die für die Durchführung der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der Wagen erforderliche Höhe erreicht hat, wird die letztere, für Steinkohlen- und Steinkohlenbrikets-Sendungen von 45000 kg usw. seit längerer Zeit bereits bestehende Frachtberechnung auch auf Kokssendungen mit der Maassgabe ausgedehnt, dass bei Wagen von weniger als 15 t Ladegewicht für die Frachtberechnung nur 10 t als Ladegewicht in Ansatz gebracht werden.

Diese Frachtberechnung für Kokssendungen tritt mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab bei der Anwendung nachstehender Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

a) der Frachtsätze der Abtheilung II und der Abtheilung III unter b und c des Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg und Breslau usw. vom 1. Juni 1893;

b) der in der Abtheilung I des zu a genannten Tarifs enthaltenen, nur für Koks bezw. Koks zum Hochofenbetrieb gültigen ermässigten Frachtsätze nach folgenden Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau: Beuthen O. S. E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte Oberschl., Koschentin, Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Myslowitz trans., Oderberg trans., Schwientochlowitz, Tarnowitz, Tworog, Zabrze;

c) der für Koks zum Hochofenbetrieb am 10. Mai d. J. eingeführten ermässigten Frachtsätze von den Versandstellen des Waldenburger etc. Reviers nach den Stationen Gotha, Schmalkalden und Unterwellenborn des Direktionsbezirks Erfurt;

d) sämmtlicher im diesseitigen Lokal-Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier vom 1. November 1886 unter II bis V des Haupttarifs und in Ergänzung hierzu in den Nachträgen I bis IV enthaltenen Ausnahmesätze für Mengen von 45 t, 35 t und 25 t.

Berlin, den 18. August 1893. (1769)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. Ausgabe eines Nachtrages III zum Theil II, Heft 1 des Verbands-Gütertarifes. Mit 20 August a. St./1. September n. St. 1893 tritt ein Nachtrag III zum Verbands-Gütertarife Theil II, Heft 1 (Verkehr nach Russland) in Kraft.

Inhalt: Ergänzungen der Tarifvorschriften, Aenderungen des Waarenverzeichnisses und der Güterklassifikation, Ergänzungen der Tariftabellen, ermässigte Frachtsätze für frisches Obst und Südfrüchte (als Frachtgut) nach Moskau und St. Petersburg, sowie eine Richtigstellung der Bezeichnungen von Eisenbahnverwaltungen und Stationen.

Die durch den Nachtrag etwa eintretenden Erhöhungen von Frachtsätzen gelangen erst mit 19. September a. St./1. Oktober n. St. 1893 zur Wirksamkeit.

Wien, 14. August 1893. (1770)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Mit 1. September 1893 gelangen zu dem vom 1. März 1888 gültigen Tarif für den bezeichneten Verband die Nachträge VI zu Theil II, Heft 1, 2 und 3, ferner ein neuer Theil III für Getreide etc. und mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1893 der Nachtrag III zu Theil IV zur Einführung.

Die Nachträge zu Theil II enthalten u. a. einen neuen Ausn.-Tarif Nr. 2 für Eisen und Eisenwaaren, sowie eine Abänderung der Nomenklatur des Ausn.-Tarifes Nr. 3 für landwirthschaftliche Geräthe und Maschinen.

Durch Nachtrag III zu Theil IV werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2 für Eisen und Eisenwaaren für den Umschlagsverkehr in den Rumänischen Hafenstationen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare der vorbezeichneten Tarife bezw. Tarifnachträge sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen erhältlich.

Wien, am 15. August 1893. (1771)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Ungarn. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 1. September d. J. tritt der Elbeumschlags-Tarif für Ungarn Theil II in Kraft. Derselbe enthält

Klassengut-Tarife.

Ausnahmetarife, welche im Kartirungswege, sowie solche, welche im Rückvergütungswege (für Hamburg bez. Belgien, Holland und Frankreich) Anwendung finden.

Durch denselben werden die Tarife Ungarn-Laube u. Ungarn-Dresden-Elbkai vom 1. September 1885 sammt Nachträgen ausser Kraft gesetzt. Die in dem neuen Tarife enthaltenen Frachterhöhungen treten jedoch erst mit 1. Oktober d. J. in Wirksamkeit.

Der Tarif ist bei den Verbandsverwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 1 fl. = 1,70 ℳ pro Stück erhältlich.

Wien, am 11. August 1893. (1772)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Mährisch-Schlesisch-Rumänischer Kohlenverkehr. Einführung eines neuen Tarifes. Mit Gültigkeit vom 1. September 1893 tritt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von mineralischer Kohle, Coaks und Briquettes von Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen nach Stationen der Rumän. Eisenbahnen in Wirksamkeit.

Hierdurch wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1892 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen beziehungsweise Stationen zum Preise von 15 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 12. August 1893. (1773)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Einführung ermässigter Frachtsätze für Getreidesendungen. Mit Gültigkeit vom 18. August 1893 bis zur Einführung im Tarifwege treten für Sendungen von Getreide aller Art (ausgenommen Mais), Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten (ausgenommen Kleie), dann für Malz in Wagenladungen à 10 000 kg nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege in Wirksamkeit:

Von Botosani

nach München	C. B.	5,51 ℳ	pro 100 kg
„ „	O. B.	5,46 „	
„ „	S. B.	5,48 „	

Wien, am 12. August 1893. (1774)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfäl.-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Tarifirung von Malz. Vom 1. Oktober d. J. an haben innerhalb des Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes die für die Artikel „Getreide aller Art“, „Hülsenfrüchte“ und „Mühlenfabrikate“ vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs I, im Tariftheile II, Heft 2 und 3, vom 1. August 1893 bezw. 1. Juli 1892 und des Ausnahmetarifes a, im Tariftheil III, Heft 2, vom 1. Februar 1892 nebst Nachträgen, für den Artikel „Malz“ keine Geltung mehr.

Letzterer Artikel wird vom erwähnten Tage an, insoweit für denselben nicht besondere Frachtsätze zur Einführung gelangen, nach den für „Oelsamen aller Art“ gültigen Frachtsätzen tarifirt und in denjenigen Stationsverbindungen, in welchen Frachtsätze für „Oelsamen“ nicht bestehen, auf die Umkartirung der Deutsch-Oesterr. Grenzstationen verwiesen.

Wien, am 13. August 1893. (1775)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn Grand Central Belge. Die Verwaltung hat einen I. Nachtrag ausgegeben zum Generaltarif für den Transport von lebenden Thieren, Wagen, rollendem Eisenbahnmaterial, Eil- und Frachtgütern auf ihren Niederländischen Strecken ebenso wie auf ihrer Deutschen Strecke von Simpelveld (Grenze) nach Aachen. (1776)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 65. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.).
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 23. August 1893.

Inhalt:

Die Maassnahmen bei Choleragefahr im Eisenbahnbetriebe.

(Schluss aus Nr. 64.)

In welcher Weise die mehrbezeichneten „Maassnahmen im Eisenbahnverkehr usw." zur Ausführung gebracht werden, ergeben die von den Sanitätsbehörden erlassenen, überall publizirten Verordnungen. Als Beispiel mag die an mehrere städtische Polizeiverwaltungen gerichtete Verfügung des Regierungspräsidenten zu Bromberg vom 23. September (1747 M.) angeführt werden, inhalts deren auf verschiedenen grösseren Bahnhöfen für sämmtliche Züge mit Personenbeförderung Untersuchungsstationen mit Polizeiwachen einzurichten waren.

Zwei — nach Benehmen mit dem zuständigen Medizinalbeamten — vertragsmässig mit der ärztlichen Kontrole beauftragte, dafür aus der Staatskasse zu honorirende, alternirend thätige Aerzte sollten sich vor jedem ankommenden Zuge bei dem dienstthuenden Stationsbeamten melden und durch Erkundigung bei dem Fahrpersonal und bei den Reisenden, bezw. durch den Augenschein über den Gesundheitszustand der letzteren informiren. Die choleraverdächtigen Personen sollten behufs Ausschliessung von der Weiterreise dem Stationsbeamten bezeichnet werden, welcher bestimmungsgemäss bis zur Abholung durch die Polizeiverwaltung für zweckentsprechende Unterbringung zu sorgen habe.

Die Aerzte hätten sich der Erkrankten bis zur Aufnahme in das Krankenhaus anzunehmen und, ausser für ihre Vertretung, auch dafür zu sorgen, dass die Transportwagen, Körbe, Eisenbahnwagen usw. alsbald ordnungsmässig desinfizirt würden.

Die der Krankheit nur Verdächtigen sollten bis zur Klarstellung der Diagnose in besonderen Räumen, welche von den für Cholerakranke bestimmten getrennt wären, untergebracht werden.

Wie aus dem Vorstehenden ersichtlich, ist die Preussische Staatsverwaltung den allerdings anderweit genug belasteten Kommunalverbänden stark zu Hilfe gekommen. Denn das nach dem obenbezeichneten Erlass des Kultusministers vom 14. Juli 1884 noch in Kraft befindliche, Allerhöchst bestätigte „Regulativ über die sanitätspolizeilichen Vorschriften bei den am häufigsten vorkommenden ansteckenden Krankheiten" vom 8. August 1835 (G.-S. S. 240 ff.), welches für alle Städte von 5000 und mehr Einwohnern die Einrichtung von Sanitätskommissionen[4]) vorschreibt, bestimmt im § 7, dass „die Beschaffung der hierzu erforderlichen Mittel der Kommune obliegt und dass die Sanitätskommissionen sich deshalb mit der Kommunalbehörde zu verständigen haben."

Wenn also im vergangenen Jahre die städtischen Verwaltungen durch die von Staatswegen und auf Staatskosten getroffenen Einrichtungen häufig entlastet worden sind, so

[4]) „Die Sanitätskommissionen bilden theils rathgebende, theils ausführende Behörden in der Art, dass die Orts-Polizeibehörde dieselbe in allen Fällen, wo sie ihrer Unterstützung oder Berathung bedarf, dazu berufen kann, zugleich aber auch ihre Vorschläge anzuhören und darüber zu entscheiden hat." (§ 5.)

folgt daraus nicht, dass ihre desfallsige Verpflichtung für die Zukunft aufgehalten worden ist.

Solche Versuche sind, wenn auch vereinzelt, thatsächlich gemacht worden.

Unbeschadet ihrer rechtlichen Verpflichtung, die an Cholera Erkrankten in städtischen Krankenhäusern unterzubringen, werden indess die Kommunen stets dann ausser Betracht gelassen werden müssen, wenn sie nachweislich ausser stande sind, derartigen Anforderungen nachzukommen. Nach dem Ministerialerlass vom 14. April d. J. (P. IV. 2856) werden in solchen Fällen die Krankenkassen für das Personal der Eisenbahnverwaltungen einzutreten haben, soweit nicht von den letzteren selbst entsprechende Einrichtungen getroffen sind. Um etwaigen Streitigkeiten in dieser Richtung für die Zukunft vorzubeugen, haben die betheiligten Ressortminister durch einen Runderlass vom 29. Juni d. J. (Min. d. I. II. 7075 ff.) folgendes bestimmt:

Inhalts des Runderlasses vom 5. November 1892 (M. d. I. II. 14004/M. d. g. A. M. 12096) sollte die Frage,

inwieweit die Kosten der sanitätspolizeilichen Maassnahmen zur Bekämpfung der Choleragefahr von der Staatskasse oder von den Trägern der Orts-Polizeilast zu tragen sind,

danach entschieden werden,

ob die Maassnahmen im landespolizeilichen, oder ob sie im ortspolizeilichen Interesse ergriffen worden.

Als zu den ersteren gehörig werden nunmehr diejenigen Maassnahmen bezeichnet, welche auf die Verhinderung der Einschleppung der Seuche aus dem Auslande in das Inland oder ihrer Verbreitung im Inlande von einem Ort zum anderen abzielen.

Als im ortspolizeilichen Interesse ergriffen sollen dagegen diejenigen angesehen werden, welche auf die Bekämpfung und Beschränkung der Krankheit innerhalb eines einzelnen Ortes gerichtet sind.

Landespolizeilicher Natur sind also:

I. Die Kosten zur Verhinderung der Einschleppung, nämlich:
   1. für Einrichtungen zur Absperrung der Landesgrenze;
   2. für Einrichtungen zur Untersuchung und Unterbringung der zu überwachenden Personen sowie zur Desinfektion ihrer Sachen und der von ihnen benutzten Räume;
   3. für die Bestellung von Aerzten und für die Beschaffung der erforderlichen Desinfektionsmittel.

   (Zur unentgeltlichen Bereitstellung der erforderlichen Räume sind in der Regel die betreffenden Gemeinden zu veranlassen.)

II. Die Kosten der Ueberwachung der Seehäfen und Flussläufe.

III. Die Kosten der Ueberwachung des Eisenbahnverkehrs im Inlande (Ueberwachung, Untersuchung und Unterbringung der Reisenden in besonderen Räumlichkeiten an Uebergangsstationen, Desinfizirung und dergl.).

IV. Die Kosten der behördlich angeordneten bakteriologischen Untersuchungen auf Cholera.

Von vereinzelten Fällen abgesehen, deren Behandlung hier nicht interessirt, ist die Epidemie auf ihren Heerd beschränkt geblieben; sie hat das übrige Deutschland, dank den prompt und umsichtig getroffenen Maassregeln, welche nach dem Allerhöchsten Erlass vom 17. Oktober 1892 (Eisb.-V.-Bl. S. 352) die volle Billigung Sr. Majestät des Kaisers und Königs gefunden haben, verschont.

Sobald ein Zurückgehen der Cholera in Hamburg und Umgegend beobachtet und begründete Aussicht auf ihr gänzliches Erlöschen vorhanden war, nahm alsbald auch der Verkehr, welcher zuletzt intensiv gestockt hatte, so erheblich zu, dass allmählich die Wiedereinführung der ausgefallenen Personenzüge nothwendig geworden war (Min.-Erl. vom 5. Oktober V. II. [IV.] 8335).

Gleichwohl wurde mit Rücksicht auf die weitere Verbreitung der Cholera in den Niederlanden das bezüglich der aus Russland eingehenden Sendungen ausgesprochene Verbot der Ein- und Durchfuhr von Wäsche usw., welches übrigens auch von der Russischen Regierung erlassen worden war (Min.-Erl. vom 3. Oktober V. II. 8216), auf die gleichen Gegenstände aus den Niederlanden ausgedehnt (Min.-Erl. vom 9. Oktober V. II. 8652/III. 19948).

Auch sind hinsichtlich der Zurückweisung Russisch-Polnischer Arbeiter an der Grenze (wiederaufgehoben unterm 7. März d. J.) sowie hinsichtlich der Rückkehr ausländischer Flösser nach Russland landespolizeiliche Anordnungen ergangen. (Vergl. die Beilage zu Nr. 41 des Amtsblattes der Königlichen Regierung zu Bromberg.)

Durch den Erlass des Kultusministers und des Ministers des Innern vom 7. Oktober (M. d. g. A. M. 11563/M. d. I. II. 12746) ist darauf aufmerksam gemacht worden, dass gemäss dem Gutachten der Reichs-Cholerakommission (Nr. 221 des Reichsanzeigers vom 19. September 1892) für Waarensendungen aller Art, soweit sie nicht einem Einfuhrverbot unterliegen, die obrigkeitliche Anordnung einer Desinfektion, sei es der Waare selbst, sei es der Verhüllungen und des Verpackungsmaterials, nicht angezeigt erscheint. Endlich sind die Landespolizeibehörden veranlasst worden, die durch den obenbezeichneten Runderlass vom 8. September angeordnete Prüfung der von Hamburg ausgehenden Post- und Packetsendungen durch die Polizeibehörde des Bestimmungsortes wieder aufzuheben (Erlass vom 11. Oktober M. d. I. II. 12649/M. d. g. A. M. 11677).

Die durch den obenbezeichneten Runderlass hinsichtlich der Meldepflicht und polizeilichen Beobachtung von Personen sowie der Ein- und Durchfuhr bestimmter Gegenstände für das Hamburgische Staatsgebiet angeordneten Maassregeln sind durch den Runderlass vom 31. Oktober (M. d. I. 13934/M. d. g. A. M. 12152) für einzelne Theile und durch denjenigen vom 5. November (M. d. I. 14212/M. d. g. A. M. 12312) für den Rest desselben ausser Kraft gesetzt worden.

Ein gleiches geschah allmählich in betreff der Provenienzen aus anderen Ländern sowie seitens der Regierungen der letzteren in betreff der gegen Deutschland gerichteten Absperrungsmaassregeln (Min.-Erl. vom 24. November V. II. 10311 und 21. Dezember V. II. 11075).

In Bezug auf Russland ist zunächst der Runderlass vom 11. Dezember (M. d. g. A. M. 13306 usw.) ergangen, inhalts dessen Finnland von dem Ein- und Durchfuhrverbot ausgenommen worden. Durch den Erlass vom 6. März d. J. (M. d. I. II. 3020/M. d. g. A. M. 2279) ist unter Anerkennung des Umstandes, dass mit der Ein- und Durchfuhr von Hadern, Lumpen, Obst, Gemüse, Butter und Weichkäse aus den von der Cholera befallenen Ländern nur eine geringfügige Gefahr verbunden sei, das bezügliche Verbot aufgehoben, in Bezug auf gebrauchte Kleider, Leib- und Bettwäsche ist es bestehen geblieben.

Die zum Schutze der Reisenden usw. erlassenen sanitären Maassnahmen — wie Desinfektion der Aborte in den Wagen usw. — sind unter Beobachtung der grössten Vorsicht aufgehoben (Min.-Erl. vom 25. November V. II. 10261).

Auch auf anderen Gebieten sind die während des Nothstandes gemachten Erfahrungen benutzt worden. So ist durch den Ministerialerlass vom 30. September 1892 (V. II. IV. [I.] 8006) und Gutachten der im Reichs-Gesundheitsamte gebildeten Cholerakommission bekannt gegeben, dass zur Schliessung der öffentlichen Trinkstellen an den Bahnhöfen, in den Werkstätten usw. dort, wo die Cholera noch nicht aufgetreten, nicht zu rathen sei, dass aber an Choleraorten je nach der Beschaffenheit des durch den Brunnen gelieferten Wassers und je nach dem Maasse, in welchem der Brunnen gegen äussere Verunreinigungen geschützt worden, Entscheidung zu treffen sei. Diese Anordnung ist durch den Ministerialerlass vom 15. März d. J. (V. II. IV. [I.] 1981) dahin ergänzt, dass beim Auftreten der Cholera in Uebereinstimmung mit den zuständigen

Gesundheitsbehörden die Benutzung der öffentlichen Trinkgefässe auf den Bahnhöfen seitens der einheimischen Bevölkerung mittelst geeigneter Sperr- und Aufsichtsmaassregeln zu verhüten und bei irgend verdächtiger Beschaffenheit des Wassers die Brunnen der Bahnhöfe zu schliessen seien.

Auch der Beförderung der Russischen Auswanderer, welche nach den damit gemachten Erfahrungen nicht blos lästig, sondern auch gefahrdrohend erscheint, ist fortgesetzt die ihr gebührende Aufmerksamkeit zugewendet worden. Nachdem durch den Runderlass vom 28. August 1892 (M. d. I. II. 10758 usw.) ein Verbot dahin ergangen war, dass der Uebertritt von Personen aus Russland über die Preussische Grenze an anderen Stellen als auf Eisenbahnstationen mit eingeführter Ueberwachung des Reisendenverkehrs nicht stattfinden dürfe und dass diejenigen Russischen Auswanderer, welche nur mit Zwischendeck-Fahrkarten versehen wären oder noch keine See-Fahrkarten besässen, zurückzuweisen seien — eine Anordnung, welche nach dem Runderlass vom 23. November 1892 (M. d. I. I. B. 8412) auch gegenüber Oesterreichisch-Ungarischen Auswanderern zur Anwendung zu bringen —, ist durch den Erlass des Ministers des Innern vom 29. April d. J. (I. B. 3373) bestimmt worden, dass den vom Preussischen Staatsgebiete ausgeschlossenen Russischen Auswanderern, sofern sie nicht im Besitz von Kajüten-Fahrkarten, auch das Landen in Schleswig-Holstein sowie das Eindringen über die Jütische Grenze verwehrt würde.

Eine diese Angelegenheit allgemein regelnde Verfügung der betheiligten Minister vom 24. Mai d. J. (M. d. I. I. B. 3683) hat geringe Modifikationen jener Anordnungen zur Folge gehabt. (Vergl. den Min.-Erl. vom 21. Juni d. J. V. II. [IV.] 5344; 27. Amtsblatt der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg Nr. 652.)

Nach einem unter dem 27. April d. J. vom Deutschen Konsul in St. Petersburg dem Reichskanzler erstatteten Bericht, mit welchem ein Allerhöchst bestätigtes „Reglement, betreffend Vorbeugungsmaassregeln gegen die Einschleppung von epidemischen Krankheiten über die westlichen Landesgrenzen des Russischen Reiches“ vorgelegt worden, sollen die auswärtigen Regierungen von dem Auftreten einer gefährlichen epidemischen Krankheit innerhalb Russlands sofort benachrichtigt werden.

Inzwischen war im Kaiserlichen Gesundheitsamte unter Zuziehung zahlreicher Autoritäten der Entwurf eines Gesetzes, betreffend „die Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten“ ausgearbeitet worden (Nr. 172 der Anlagen der Sten. Reichstagsberichte von 1893), welches in den Sitzungen des Reichstages vom 21./22. April d. J. zur Berathung gelangt und schliesslich einer Kommission von 21 Mitgliedern zur Vorprüfung überwiesen worden ist (Sten. Berichte S. 1952 ff. und 1973 ff.). Da der Reichstag alsbald geschlossen worden, ist diese Kommission anscheinend bisher nicht in Thätigkeit getreten. Ferner sind von der oben bezeichneten Reichsbehörde „Gesichtspunkte für die Reinigung und Desinfektion, sowie für Aenderungen in Bau und Ausstattung von Eisenbahn-Personenwagen“ ausgearbeitet worden. Da dieselben behufs Durchführung der Desinfektion der Läufer, Vorhänge, Kissen usw. die Herstellung besonderer baulicher Einrichtungen erforderlich machen, über welche erst Erhebungen anzustellen sind (Min.-Erl. vom 5. Juni d. J. V. I/II. 4893), so muss deren praktische Verwerthung der Zukunft vorbehalten bleiben. Dagegen ist nach dem Reichsanzeiger vom 3. Juni d. J. (Nr. 131) dem Bundesrath die auf der Internationalen Sanitätskonferenz zu Dresden am 15. April d. J. von den Bevollmächtigten Deutschlands und mehrerer grösserer Staaten des Europäischen Festlandes unterzeichnete Uebereinkunft zur Beschlussfassung zugegangen, welche nebst einer sie begleitenden Denkschrift gleichzeitig publizirt worden ist. (Vergl. die Beilage zu Nr. 12 der Berliner Zeitschrift für Medizinalbeamte vom 15. Juni d. J.) Während die letztere, wie es im Eingange heisst und in der Denkschrift näher ausgeführt wird, „zum Schutze der öffentlichen Gesundheit in Zeiten des epidemischen Auftretens der Cholera Maassregeln vereinbart, durch welche dem Handels- und Reiseverkehr keine unnöthigen Schranken auferlegt werden“, hat die Reichs-Cholerakommission im Auftrage des Reichskanzlers (vergl. das oben bezeichnete Rundschreiben vom 27. Juni d. J.) auf Grund der während der vorjährigen Epidemie gemachten Erfahrungen, sowie mit Rücksicht auf die Verhandlungen der Dresdener Konferenz unter Betheiligung von Reichs- und Staatskommissaren eine eingehende Prüfung der aus Anlass der Cholera angeordneten Maassnahmen vorgenommen. Infolge derselben ist die unter dem 7. September 1892 eingeführte „Dienstanweisung usw.“ nebst ihren Anlagen (Eis.-V.-Bl. S. 275 ff.) aufgehoben und durch „Grundsätze für die Einrichtung des Eisenbahnverkehrs in Cholerazeiten“ nebst drei weiteren Anweisungen ersetzt worden (Min.-Erl. vom 28. Juli d. J. V. II. [IV.] I. 6551; Eis.-V.-Bl. S. 253 ff.).

Die wichtigsten Punkte derselben, sowie diejenigen, in welchen sie von der früheren Dienstanweisung abweichen, sind folgende:

1. Diejenigen Eisenbahnstationen, welche mit den erforderlichen Kranken-Transportmitteln versehen sind und eine geeignete Krankenunterkunft bieten (Kranken-Uebergabestationen) werden von den Gesundheitsbehörden den Eisenbahndirektionen bezeichnet werden. Die letzteren haben für die Bereitstellung der erforderlichen Räumlichkeiten zur vorläufigen Unterbringung von auf der Eisenbahn Erkrankten bis zu ihrer Aufnahme in eine Krankenanstalt und für den Fall, dass ein besonderes Gelass nicht verfügbar gemacht werden kann, für einen Raum zu sorgen, welcher im Bedürfnissfalle sofort behufs Aufnahme von Kranken geräumt werden kann.
2. Untersuchungsstationen im Sinne der Dienstanweisung vom 7. September 1892 sollen der Regel nach nicht mehr eingerichtet werden. Nur auf bestimmten, bei Annäherung der Cholera an die Grenze von den Landes-Centralbehörden zu bezeichnenden Zollrevisions-Stationen des Grenzgebietes, wo ein erheblicher Zutritt von Reisenden aus dem von der Cholera ergriffenen Lande stattfindet, ist die ständige Anwesenheit von Aerzten vorgesehen, welche den an der Cholera Erkrankten oder der Erkrankung Verdächtigen ihre Hilfe angedeihen lassen, die übrigen Reisenden aber nicht zu untersuchen haben. Sie sollen jedoch bei der Zollabfertigung anwesend sein und event. über die Nothwendigkeit der Desinfektion von schmutziger Wäsche, getragenen Kleidungsstücken und sonstigen etwa mit Cholera-entleerungen beschmutzten Gepäckstücken Entscheidung treffen.

   Ausserdem werden einzelne Stationen im Innern des Landes bezeichnet werden, auf welchen Aerzte sofort erreichbar und zur Verfügung sind. Die zur Untersuchung der Kranken erforderlichen Räume sind eisenbahnseitig zur Verfügung zu stellen.
3. Die Schaffner, welche von jeder während der Fahrt vorkommenden auffälligen Erkrankung sofort Meldung zu machen haben, sollen zunächst für eine möglichst bequeme Lagerung der Erkrankten sorgen. Die letzteren sind der nächsten — aus einem Verzeichniss, das jeder Zugführer besitzt, ersichtlichen — Uebergabestation zu übergeben, welcher vorher telegraphische Meldung zu erstatten ist. Falls ein Erkrankter seine Reise fortzusetzen wünscht, so ist die ärztliche Entscheidung darüber auf der nächsten Station, auf welcher ein Arzt anwesend ist, einzuholen.

   Durch das Eisenbahnpersonal soll indess kein Erkrankter verhindert werden den Zug vor der nächsten Uebergabestation zu verlassen oder seine Reise über dieselbe hinaus fortzusetzen.

   NB. Die Ausrüstung der Zugführer mit der Opiummischung, welche bei Cholerakranken leicht nachtheilig wirken kann, fällt fort.

4. Die Mitreisenden mit Ausnahme der Angehörigen eines Cholerakranken, sind aus dem Wagenabtheil, und wenn mehrere Wagenabtheile einen gemeinschaftlichen Abort haben, aus allen diesen zu entfernen und abgesondert von den übrigen Reisenden unterzubringen; sie sind dem nächsten Arzte zu bezeichnen, welcher ihnen die nöthigen Weisungen ertheilen wird.
5. Der Wagen, in welchem sich ein Cholerakranker befunden hat, ist ungesäumt nach der als Anlage I beigefügten Anweisung zu desinfiziren.
Die Desinfektion der Eisenbahnwagen sowie der Gepäck- und Güterböden — und zwar der letzteren nach der als Anlage II beigefügten Anweisung — darf aber nur dann erfolgen, wenn eine Infektion stattgefunden hat oder wenn der begründete Verdacht einer solchen vorliegt.
6. Die Desinfektion des eigenen Körpers der mit Choleraentleerungen in Berührung gekommenen Eisenbahnbeamten und Reisenden soll nur noch insoweit stattfinden, als sie ärztlich angeordnet und überwacht wird.
7. Die Desinfektion der Aborte auf den Stationen (mit Kalkmilch) ist nur da erforderlich, wo die Cholera ausgebrochen oder wo es vom Eisenbahnbetriebsamt im Einvernehmen mit der zuständigen Gesundheitsbehörde angeordnet ist. Die Aborte sollen aber gleich den in den Zügen befindlichen sorgfältig reingehalten und von Zeit zu Zeit einer Desinfektion unterworfen werden (Min.-Erl. vom 28. Juli 1893 V. II. 6073 a. a. O. S. 262).
8. Die Desinfektion von Gepäck und Gütern ist nur in folgenden Fällen von der Gesundheitsbehörde unter Mitwirkung des Eisenbahnpersonals zu veranlassen:
   a) auf den zu 2 bezeichneten Zollrevisionsstationen erfolgt die Desinfektion von schmutziger Wäsche, gebrauchten Kleidern und sonstigem Reisegepäck, wenn dieselben nach ärztlichem Ermessen,
   b) die Desinfektion von Express-, Eil- und Frachtgütern erfolgt, wenn sie nach Ansicht der Ortsgesundheitsbehörde als mit Choleraentleerungen beschmutzt zu erachten sind.

Im übrigen bleibt es bei dem bisherigen Verfahren; insbesondere behalten die Bestimmungen, welche bezüglich des Auswandererverkehrs ergangen sind, fortdauernd Geltung.

Die Beförderung von Personen, von welchen bekannt ist, dass sie an leicht übertragbaren schweren Krankheiten, z. B. an Asiatischer Cholera leiden, soll nur dann, und zwar in besonderen Wagen stattfinden, wenn Krankenwagen bezahlt und bereit gestellt werden, deren sorgfältige Desinfektion nach jedesmaliger Benutzung nach näherer Anweisung des Bahnarztes zu geschehen hat. Die Beförderung von solchen Kranken in besonderen Abtheilungen der im übrigen dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnwagen darf — abgesehen von der vorgeschriebenen Beförderung von choleraverdächtigen oder an Cholera erkrankten Reisenden zu der nächsten Kranken-Uebergabestation — nicht erfolgen (§ 20 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands), weil eine ordnungsmässige Desinfektion in diesem Falle nicht angängig ist und ohne eine solche die später in derselben Abtheilung zu befördernden Reisenden der Ansteckungsgefahr ausgesetzt sein würden (Min.-Erl. vom 27. Juni d. J. V. II. [IV.] 5092; 29. Amtsblatt der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg Nr. 694).

Soweit nach dem vorstehenden nicht spezielle Vorschriften erlassen sind, ist — und darauf laufen hauptsächlich die neuesten reichsgesetzlichen Arbeiten hinaus — darauf Bedacht zu nehmen, dass der Personenverkehr und der Waarentransport so wenig wie möglich behindert werden, da dies in der Regel nur zu nutzlosen Schädigungen der allgemeinen wirthschaftlichen Interessen führt. (Stenogr. Reichstagsbericht von 1893 S. 1973 ff.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2375 vom 17. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehre betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 2422 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen usw. (abgesandt am 19. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Der Reichskanzler macht unter Bezugnahme auf § 42 Ziffer 4 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 bekannt, dass zur Ausstellung von Leichenpässen für Leichentransporte, welche aus dem Auslande kommen, auch der Kaiserliche Generalkonsul in London ermächtigt worden ist.

Verkehr nach Russland.

Die Russischen Anschlussbahnen haben, auf den unter der Adresse des internationalen Frachtbriefformulars in Klammern befindlichen Vermerk: „Name und Adresse des Empfängers (Stadt, Station, Strasse und Hausnummer, Land)“ sich stützend, eine Zeit lang die Uebernahme von Gütern verweigert, deren Frachtbriefe in der Adresse nicht die genaue Angabe der Strasse und Hausnummer des Empfängers enthielten. Die betreffenden Güter sind infolge dessen auf den Uebergangsstationen so lange zurückbehalten worden, bis die verlangte Vervollständigung der Frachtbriefadresse erfolgt war. Dieses Verfahren ist durch nachstehenden Erlass des Russischen Eisenbahndepartements als unzulässig erklärt worden: „Nach einer Mittheilung des Direktors der Warschau-Wiener Bahn übernehmen die derselben benachbarten Russischen Bahnen von ihr Güter zur Beförderung im direkten internationalen Verkehr mit Frachtbriefen, in denen nicht die genaue Adresse des Empfängers, und zwar Strasse und Hausnummer, angegeben ist, nur unter der Bedingung, dass die übergebende Bahn sich schriftlich verpflichtet, die Verantwortung für alle Folgen zu übernehmen, welche durch die Unvollständigkeit der Adresse entstehen könnten. Mit Rücksicht hierauf hält das Eisenbahndepartement es für nothwendig zu erklären, dass nach dem Wortlaut des Punktes c) des Art. 6 der internationalen Konvention und nach dem Formular des internationalen Frachtbriefes allerdings die genaue Adresse (Stadt, Station, Strasse und Hausnummer, Land) des Empfängers gefordert wird, dass aber andererseits auf Grund des Art. 7 der genannten Konvention der Versender für die Richtigkeit der im Frachtbriefe enthaltenen Angaben verantwortlich ist und für alle Folgen haftet, welche möglicherweise durch unrichtige, ungenaue bezw. unvollständige Angaben entstehen könnten. Deshalb dürfen die Eisenbahnen nicht die Annahme von Gütern verweigern, welche mit internationalen Frachtbriefen befördert werden, in denen die Adresse des Empfängers (Domizil, Wohnort) nicht genau angegeben ist, und ferner dürfen sich die Bahnen auf keinen Fall durch irgend welche Unterschriften verpflichten, die Verantwortlichkeit für die Folgen zu tragen, welche aus der Unvollständigkeit der Adresse entstehen könnten.“

Kölner Hauptbahnhof.

In der 82. Sitzung des Hauses der Abgeordneten am 28. Juni d. J. hat der Abg. Hauptmann zur Sprache gebracht, dass nach ihm gewordenen Mittheilungen der Bau des neuen Bahnhofs in Köln infolge Unterlassung nothwendiger Einrichtungen und unrichtiger Baudisposition theils verzögert, theils erheblich vertheuert worden sei.

Die von dem Minister der öffentlichen Arbeiten in jener Sitzung zugesagte Untersuchung hat nach dem „R.-A.“ ergeben, dass jene Mittheilungen thatsächlich unbegründet und anscheinend auf Vorgänge zurückzuführen sind, die überall da unvermeidlich sind, wo ein so verkehrsreicher Bahnhof, wie der Hauptbahnhof in Köln, während des Betriebes umzubauen ist. Es müssen dann zur ordnungsmässigen Durchführung des Betriebes und Befriedigung der Anforderungen des öffentlichen Verkehrs provisorische Anlagen hergestellt werden, die später wieder zu beseitigen sind; andererseits können viele Bauarbeiten nicht in der Reihenfolge zur Ausführung gebracht werden, die bei anderen Bauten die Regel bildet. Dass infolge dessen bei solchen Bahnhofsumbauten, deren Ausführung zu den schwierigsten Aufgaben des Eisenbahnbaubeamten ge-

hört, Mehrkosten entstehen, ist selbstverständlich, und daher auch im Kostenanschlag für den hier in Rede stehenden Bahnhofsbau entsprechend berücksichtigt worden. Es ist indess unrichtig, dass dabei, wie vom Abg. Hauptmann behauptet ist, die Bauverwaltung nicht rechtzeitig für ausreichende Entwässerung des Bahnhofsgeländes Sorge getragen habe und dass infolge mangelhafter Baudisposition die Bauarbeiten verzögert und Mehrausgaben von ungefähr 2 Millionen Mark entstanden seien. Die in Rede stehenden Arbeiten für Entwässerung und Beleuchtungseinrichtungen werden vielmehr voraussichtlich den dafür im Kostenanschlag vorgesehenen Betrag nicht überschreiten.

Crefelder Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht betrugen die Einnahmen im Jahre 1892/93 zusammen 361 457 ℳ (gegen 342 163 ℳ im Vorjahre) und die Ausgaben 288 026 (237 427) ℳ. Der einschl. des Vortrages aus dem Vorjahre 75 370 ℳ betragende Ueberschuss soll in folgender Weise verwendet werden: Zur Verzinsung der 4 % Obligationen 10 000 ℳ, zur Ausstattung des Erneuerungsfonds 41 111 ℳ, desgl. des Bilanz-Reservefonds 937 ℳ und des Spezial-Reservefonds 2 928 ℳ, Eisenbahnabgabe 480 ℳ, Dividende an die Aktionäre 6,25 ℳ, bezw. 12,50 ℳ für die Aktie = 1,25 % 18 750 ℳ, Vortrag auf neue Rechnung 1 164 ℳ. Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr ist infolge Zusammentreffens verschiedener ungünstiger Umstände um 17 079 ℳ zurückgegangen. Die Einnahme aus dem Güterverkehr dagegen stieg um 34 759 ℳ durch den Anschluss der Bahn an die direkten Tarifverbände. Diese Mehreinnahme wurde zum grössten Theil durch den Ausbau des Bahnhofes Crefeld-Nord als Güterbahnhof erzielt, ist aber gegen die gehegten Erwartungen um vieles zurückgeblieben. Namentlich war in der ersten Hälfte des Betriebsjahres eine merkliche Steigerung der Einnahmen aus dem Güterverkehr nicht wahrzunehmen. Die Ausgaben sind gegen das Vorjahr um 50 599 ℳ gestiegen. Diese Mehraufwendungen sind fast ausschliesslich infolge der durch den Anschluss an die direkten Tarifverbände erforderlich gewordenen Aenderung der Betriebsorganisation verursacht. Das bisherige System der „gemischten Züge“ musste aufgegeben und eine Trennung des Personenverkehrs vom Güterverkehr durchgeführt werden. Sodann war die Einrichtung einer selbständigen Güterabfertigungsstelle auf dem Nordbahnhofe in Crefeld nicht zu umgehen. Von den durch die Prioritätsanleihe erhaltenen Mitteln waren im Vorjahre einschl. der 96 570 ℳ betragenden Anlagekosten des Anschlusses in Viersen 395 614 ℳ ausgegeben und ist dieser Betrag durch weitere Aufwendungen auf 472 532 ℳ gestiegen. Es bleiben demnach noch 127 467 ℳ für die in Aussicht genommenen Betriebserweiterungen zu verwenden.

Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat die Dividende für das Betriebsjahr 1892/93 sowohl für die Prioritäts-Stammaktien, als auch für die Stammaktien auf 5,5 % gegen 5 % im Vorjahre festgesetzt.

Rhene-Diemelthal-Eisenbahn.

Dem Geschäftsbericht der Verwaltung der von Bredelar nach Martenberg führenden, 11 km langen, schmalspurigen Rhene-Diemelthal-Eisenbahn entnehmen wir nachstehende Angaben.

Im Betriebsjahre 1892/93 wurden auf der nur dem Güterverkehre dienenden Bahn 40 t Eilstückgut und 721 t Frachtstückgut, davon 536 t zu gewöhnlichen Frachtsätzen und 185 t zu ermässigten Frachtsätzen, ferner 75 766 t Wagenladungsgüter auf durchschnittlich 9,06 km, mithin 693 335 tkm, befördert.

Die Einnahme hierfür betrug 38 896 ℳ oder für das Tonnenkilometer 0,06 ℳ und für die Tonne 0,51 ℳ.

Der Güterverkehr hat sich gegen das Vorjahr um annähernd 7 700 t gehoben, wovon rund 5 000 t auf den Versand von Eisenerz entfallen.

Das Anlagekapital bezifferte sich am Schlusse des Berichtsjahres auf 752 223 ℳ. Die Einnahmen beliefen sich aus dem Güterverkehr auf 39 406 ℳ und die Gesammteinnahmen auf 41 259 ℳ. Nach Abzug der Ausgaben in Höhe von 33 757 ℳ ergab sich ein Ueberschuss von 7 502 ℳ. Hiervon sind 1 018 ℳ zu satzungsmässigen Rücklagen in den Erneuerungsfonds und 162 ℳ zur Zahlung der Eisenbahnsteuer verwendet, während der Rest von 6 484 ℳ unter die Interessenten vertheilt worden ist.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Der Rechnungsabschluss für das Jahr 1892/93 soll die Vertheilung einer Dividende von 4 % auf die Stammaktien und von 4,5 % auf die Prioritäts-Stammaktien gestatten, gegen 3 bezw. 4,5 % im Vorjahre.

Cüstrin-Sonnenburg.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat entschieden, dass die Bahn nach den Bestimmungen des Gesetzes über Klein- und Privatanschlussbahnen zu genehmigen sei.

Königs-Wusterhausen-Töpchin.

Zur Verbindung der Berlin-Görlitzer und der Berlin-Dresdener Bahn mittelst einer neuen Kleinbahn von Königs-Wusterhausen über Schenkendorf, Mittenwalde, Gallun, Motzen, Töpchin mit Abzweigung von Gallun nach Schöneicher Plan ist nunmehr die staatliche Genehmigung auf unbeschränkte Dauer ertheilt worden. Der Bau wird noch in diesem Jahre begonnen und durch eine Gesellschaft mit einem Kapital von 750 000 ℳ in Stammaktien und von 750 000 ℳ in Vorzugsaktien ausgeführt. Die Vorzugsaktien (Lit. A.) sollen bei Vertheilung des Reinertrages und auch im Falle der Liquidation der Gesellschaft vorzugsweise berücksichtigt werden, jedoch die Vorrechte, wenn die Aktien Lit. A. und B. 2 Jahre hintereinander 4,5 % Dividende getragen haben, verlieren.

Beförderung von Heu und Stroh.

Insoweit im Binnenverkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und im Wechselverkehr dieser Bahnen unter einander sowie mit den übrigen Deutschen Eisenbahnverwaltungen die Anordnung mit bis auf weiteres dauernder Gültigkeit zur Einführung gelangt ist, wonach bei der Beförderung von Heu und Stroh in Wagenladungen, für welche offene Wagen von mehr als 7,2 m Länge nicht verfügbar sind, nach Bestimmung der Eisenbahn an Stelle *eines* Wagens von grösserer Ladefähigkeit *zwei* offene Wagen regelmässiger Ladefähigkeit von je nicht mehr als 7,2 m Länge zur Beladung gestellt werden, wird dieselbe mit dem 1. Oktober d. J. wieder aufgehoben.

Die Königlich technischen Prüfungsämter in Berlin, Hannover und Aachen

sind für den Zeitraum vom 1. August d. J. bis dahin 1896 wie folgt zusammengesetzt: a) *Technisches Prüfungsamt in Berlin*: Geheimer Ober-Regierungsrath Oberbeck, Vorsitzender. *Abtheilung I.* Geheimer Ober-Baurath Jungnickel, Vorsteher der Abtheilung, Professor Consentius, Geheimer Regierungsrath Professor Dr. Doergens, Landesvermessungsrath Erfurth, Geheimer Regierungsrath Professor Dr. Hauck, Professor Dr. Hertzer, Regierungs- und Baurath Hossfeld, Professor Koch, Geheimer Regierungsrath Professor Dr. Lampe, Professor Ludewig, Professor Dr. Paalzow, Professor Dr. Pietsch, Professor Dr. Rüdorff, Professor Dr. Stahl, Professor Strack. *Abtheilung II.* Geheimer Ober-Baurath Stambke, Vorsteher der Abtheilung, Regierungs- und Baurath Ludwig Böttger, Regierungs- und Baurath Paul Böttger, Professor Brandt, Geheimer Admiralitätsrath Dietrich, Geheimer Baurath Ehlert, Geheimer Bergrath Gebauer, Professor Hörmann, Regierungs- und Baurath Housselle, Marine-Baurath van Hüllen, Baurath Professor Kühn, Marine-Bauinspektor Lehmann, Professor Meyer, Professor Müller-Breslau, Professor Riedler, Marine-Ober-Baurath Schulze, Geheimer Regierungsrath Professor Dr. Slaby, Geheimer Bergrath Professor Dr. Wedding, Regierungsrath Wehage, Regierungs- und Baurath Werner, Geheimer Baurath Wichert, Baurath Professor Wolff. b) *Technisches Prüfungsamt in Hannover*: Eisenbahn-Direktionspräsident Reitzenstein, Vorsitzender, Ober-Bau- und Geheimer Regierungsrath Früh, erster Stellvertreter des Vorsitzenden, Geheimer Baurath Buhse, zweiter Stellvertreter des Vorsitzenden, Eisenbahn-Bauinspektor von Borries, Professor Fischer, Professor Frank, Baurath Professor Frese, Geheimer Regierungsrath Professor Hase, Professor Dr. Jordan, Professor Dr. Kayser, Professor Keck, Professor Dr. Kiepert, Baurath Professor Köhler, Königlicher Regierungs-Baumeister Krueger, Professor Lang, Professor Mohrmann, Professor Dr. Obst, Professor Riehn, Professor Dr. Rodenberg, Geheimer Regierungsrath Professor Dr. Rühlmann, Regierungs- und Baurath von Rutkowski, Königlicher Regierungs-Baumeister Schacht. c) *Technisches Prüfungsamt in Aachen*: Regierungspräsident von Hartmann, Vorsitzender, Geheimer Baurath Kruse, Bauinspektor Daniels, Baurath Professor Dr. Heinzerling, Geheimer Regierungsrath Professor Herrmann, Professor Dr. Holzapfel, Professor Dr. von Mangoldt, Professor Pinzger, Geheimer Regierungsrath Professor Dr. Ritter, Professor Schupmann, Professor Dr. Schur, Professor Werner, Geheimer Regierungsrath Professor Dr. Wüllner.

Vorschriften über die praktische Ausbildung der Regierungsbauführer des Hochbau- und Bauingenieurfaches in Württemberg.

Auf Grund der Königlichen Verordnung vom 13. April 1892, betreffend die Staatsprüfungen im Baufach, sind am 30. Juni d. J. von dem Königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, in Gemeinschaft mit den Königlichen Ministerien des Innern und der Finanzen Vorschriften über die praktische Ausbildung der Regierungsbauführer des Hochbau- und Bauingenieurfaches ausgegeben worden, denen nachstehendes zu entnehmen ist:

Die 3jährige praktische Thätigkeit, welche der zweiten Staatsprüfung im Hochbau- und Bauingenieurfach voranzugehen hat, zerfällt in:

einen 30monatlichen Dienst zur Einführung in das praktische Bauwesen und den Baubetrieb sowie bei der Leitung von Bauausführungen, wovon auf den letzteren Theil mindestens 12 Monate zu verwenden sind,

einen 6monatlichen Dienst bei einer Baubehörde und bei einer Oberbehörde, wovon auf den Dienst bei der Oberbehörde mindestens 3 Monate entfallen sollen.

Die einzelnen Beschäftigungsabschnitte können in verschiedener Reihenfolge erledigt werden; es muss jedoch stets ein Vorbereitungsdienst von mindestens 3monatlicher Dauer dem Dienst bei der Leitung von Bauausführungen vorangehen; auch ist, wenn thunlich, die Thätigkeit bei einer Oberbehörde an den Schluss des gesammten Ausbildungsdienstes zu legen.

Die Vorstände und bautechnischen Mitglieder der Oberbehörden haben sich die allgemeine Leitung des Ausbildungsdienstes angelegen sein zu lassen. Von ihnen ist nicht nur die Thätigkeit der Regierungsbauführer während des Dienstes bei den Behörden selbst im einzelnen zu leiten, sondern auch während ihrer Beschäftigung in den übrigen Abschnitten des Ausbildungsdienstes derart zu überwachen, dass sie vornehmlich von der Art und dem Gang der Ausbildung Kenntniss nehmen, auch, soweit erforderlich, den Baubeamten bezw. den Regierungsbauführern die für eine zweckentsprechende Thätigkeit nöthig erscheinenden Weisungen ertheilen.

Bei der Beschäftigung der Regierungsbauführer während der oben angeführten Zeitabschnitte ist zu beachten, dass die praktische Ausbildung den ausschliesslichen Zweck der Vorbereitung bildet, dass demnach jede hierdurch nicht gerechtfertigte, lediglich auf Aushilfe oder Erleichterung der Beamten gerichtete Inanspruchnahme der Regierungsbauführer nach Möglichkeit zu vermeiden ist.

Die Zeit, während welcher ein Regierungsbauführer durch Krankheit, militärische Dienstleistungen oder aus sonstigen Gründen dem Ausbildungsdienst entzogen war, ist auf die vorgeschriebene Gesammtdauer desselben in Anrechnung zu bringen, soweit sie den Zeitraum von 120 Tagen nicht übersteigt. Auch ist nicht ausgeschlossen, dass eine zum Zweck der fachlichen Ausbildung auf Reisen zugebrachte Zeit bis zu 3 Monaten in jene Gesammtdauer eingerechnet wird, wenn der Nachweis über die Zweckdienlichkeit der Reisen durch eigene Arbeiten oder durch Zeugnisse erbracht wird.

Der Regierungsbauführer hat vom Tage des Eintrittes in den Vorbereitungsdienst bis zur Beendigung der 3jährigen praktischen Ausbildung ein Arbeitsverzeichniss zu führen. In diesem Verzeichniss hat er alle wichtigeren von ihm besorgten Geschäfte, insbesondere die ihm zur Ausführung übertragenen Bauarbeiten der Zeitfolge nach einzutragen, auch sämmtliche Unterbrechungen der Dienstleistung durch Krankheit, Urlaub, Einziehung zu militärischen Uebungen usw. fortlaufend und vollständig vorzumerken. Das Arbeitsverzeichniss ist am Schluss jedes Monats dem Vorstand der Stelle oder dem Kollegialmitglied, welches mit der Ueberwachung des Vorbereitungsdienstes beauftragt ist bezw. dem mit der Ausbildung betrauten sonstigen Bautechniker zur Einsichtnahme und Vermerkung hiervon vorzulegen.

Zur Einführung in das praktische Bauwesen und den Baubetrieb ist der Regierungsbauführer, sofern ihm nicht auf besonderen Antrag gestattet wird, bei einem von ihm bezeichneten Staatsbaubeamten oder sonstigen Bautechniker zu seiner Ausbildung einzutreten, einer Baubehörde oder einem mit einer grösseren Ausführung betrauten Baubeamten zu überweisen. Hierbei ist darauf zu achten, dass die betreffenden Beamten nach dem Umfang und der Art der in ihrem Geschäftskreis zu erledigenden Geschäfte bezw. der unter ihrer Leitung zur Ausführung kommenden Bauten sowie nach Maassgabe ihrer persönlichen Befähigung in der Lage sind, den ihnen zugetheilten Regierungsbauführern ausreichende Gelegenheit und angemessene Belehrung zur Einführung in den praktischen Baudienst zu gewähren. Ebenso ist die Zahl der einem Baubeamten zu überweisenden Regierungsbauführer dem Umfang der vorhandenen Geschäfte anzupassen. Baubeamten, welchen nach Lage der Verhältnisse in ihrem Geschäftsbezirk die Ausführung auch von kleineren lehrreichen Bauten nicht obliegt, sollen Regierungsbauführer zum Zweck der Einführung in den praktischen Baudienst nicht zugetheilt werden.

Die Regierungsbauführer sind während des Vorbereitungsdienstes derart zu beschäftigen, dass sie während der Bauzeit thunlichst viel auf der Baustelle von allen wichtigen Vorgängen Kenntniss nehmen und sich über den Zweck und die Bedeutung der getroffenen Anordnungen durch unmittelbaren Verkehr mit den bauleitenden Beamten, Meistern, Aufsehern und Werkführern die erforderliche Auskunft verschaffen und während der übrigen Zeit bei der Anfertigung von Kostenanschlägen und zu der Aufstellung von Bauentwürfen herangezogen werden, sofern dadurch das praktische Verständniss gefördert werden kann; auch sollen die Bauführer mit den Vorschriften über das Verdingungswesen sowie mit der beim Bauwesen üblichen Buchführung und Rechnungstellung bekannt gemacht und praktisch in deren Handhabung geübt werden.

Es soll insbesondere darauf gehalten werden, dass der Regierungsbauführer, soweit irgend thunlich,

zur Anfertigung von Skizzen nebst zugehörigen Kostenvoranschlägen und Erläuterungen,

zur Aufstellung durchgearbeiteter Entwürfe nebst Kostenvoranschlägen und Erläuterungsberichten,

zur Ausarbeitung von Bauzeichnungen in grösserem Maassstabe für ein in der Ausführung begriffenes grösseres Bauwesen,

zur Vorbereitung von Verdingungen und zum Abschluss von Arbeits- und Lieferungsverträgen,

zu der bei Bauten üblichen Buchführung und Rechnungsstellung herangezogen und mit diesen Arbeiten möglichst vertraut gemacht wird;

dass er ferner mit der Linienfeststellung von Eisenbahnen und Strassen, mit der Absteckung von Bauwerken, der Ausführung von Flächen- und Höhenmessungen beschäftigt,

mit der Anlage von Bauten in Stein, Holz- und Eisen, mit den bei Bauten zur Anwendung gelangenden gewöhnlichen Rüstungen, mit der Mörtelbereitung, mit den Eigenschaften der häufiger vorkommenden Baumaterialien, mit den bei der Uebernahme von Arbeiten und Lieferungen zu beobachtenden Verfahren und Grundsätzen und endlich mit der Anwendung der beim Baubetrieb zu beachtenden Gesetze und Verfügungen, insbesondere auch den Bestimmungen über die Kranken-, die Invaliditäts- und Alters-, sowie die Unfallversicherung der bei Bauten beschäftigten Personen thunlichst eingehend und soweit möglich durch Anschauung bekannt wird.

Während des Vorbereitungsdienstes sollen zwar die Regierungs-Bauführer zunächst nur als Lernende angesehen und als solche beschäftigt werden; es soll jedoch unbeschadet dieses Zweckes gestattet sein, die Regierungs-Bauführer auch mit der Uebernahme von Materialien und Lieferungen, sowie mit der Ueberwachung der Ausführung kleinerer Bauten zu beauftragen, sobald sie hierfür nach der Ueberzeugung des zuständigen Baubeamten die nöthigen Kenntnisse erlangt und sich als ausreichend zuverlässig erwiesen haben.

Die Regierungs-Bauführer können während des Vorbereitungsdienstes insoweit eine ihren Leistungen entsprechende Bezahlung erhalten, als dieselben Geschäfte besorgen, für welche anderenfalls eine besonders zu belohnende Arbeitskraft verwendet werden müsste.

Bei der Zutheilung von Regierungs-Bauführern an die einzelnen Baubeamten sind die Anlagen und die Leistungen der ersteren derart zu berücksichtigen, dass die tüchtigeren Kräfte besonders wichtigen Bauten oder solchen kleineren, vom Wohnorte des Baubeamten entfernt gelegenen Bauten, die von letzterem nur selten in Augenschein genommen werden können und daher eine grössere Selbständigkeit des Regierungs-Bauführers erheischen, zugetheilt werden. Den Regierungs-Bauführern können während ihrer Verwendung zur Leitung von Bauausführungen Tagegelder nach den hierwegen geltenden Bestimmungen gewährt werden. Insoweit und insolange im Bereiche des staatlichen Bauwesens Gelegenheit zur praktischen Verwendung des Regierungs-Bauführers nicht vorhanden ist, hat er keinen Anspruch auf Beschäftigung gegen Bezahlung.

Während des Dienstes bei der Leitung von Bauausführungen sollen die Regierungs-Bauführer durch den Vorstand der betreffenden Dienststelle oder die bauleitende Behörde in alle Geschäfte eingeführt werden, welche bei der Leitung von Bauten nach Maassgabe ihrer jeweiligen Besonderheit vorkommen und deren Besorgung Obliegenheit des Bauleiters ist.

In dem von den betreffenden Amtsvorständen bezw. bauleitenden Behörden auszustellenden Zeugniss haben dieselben nicht nur im allgemeinen über die Leistungen des Regierungs-Bauführers sich auszusprechen und zu bescheinigen, inwieweit

der Bauführer seine Aufgabe erfüllt hat, sondern es muss ausdrücklich hervorgehoben werden, dass der Regierungs-Bauführer zwar nach Anleitung des Baubeamten, aber im übrigen selbständig mindestens eine grössere Verdingung von Arbeiten und Lieferungen bearbeitet, der Angebotseröffnung beigewohnt, die zugehörige Verhandlung aufgenommen, auch den betreffenden Vertrag entworfen, bei dem auf die Bauausführung bezüglichen Schriftwechsel mitgewirkt, eine Abrechnung bezw. den grössten Theil einer solchen zur Zufriedenheit bearbeitet, die bei Bauten vorgeschriebene Buchführung und das Rechnungswesen richtig gehandhabt, ferner ob er sich bei der Ausarbeitung von Einzelheiten für wichtigere Bautheile bewährt und bei der Uebernahme von Bauarbeiten und Lieferungen die erforderliche Sicherheit in deren Beurtheilung erwiesen hat.

Zur Einführung in den Dienst bei einer Baubehörde sind die Regierungs-Bauführer thunlichst solchen Stellen zuzuweisen, welche ihnen Gelegenheit bieten, den Dienst in allen Zweigen genügend kennen zu lernen.

Der Regierungs-Bauführer soll sich mit dem Dienst bei der betreffenden Behörde eingehend vertraut machen. Demgemäss hat er nach Anleitung des betreffenden Beamten die dienstliche Stellung der Baubehörden an der Hand der bestehenden Vorschriften kennen zu lernen, sich mit der Einrichtung der Registratur, mit den für die Handhabung des Dienstes ergangenen allgemeinen Bestimmungen bekannt zu machen und Berichte an die vorgesetzte Behörde sowie sonstige dienstliche Schriftstücke zu entwerfen.

In dem von dem Baubeamten auszustellenden Zeugniss ist ein allgemeines Urtheil über die Thätigkeit des Bauführers abzugeben und insbesondere zu bezeugen, welchen Grad von Geschicklichkeit sich derselbe in der Abfassung dienstlicher Schriftstücke erworben hat.

Während der Beschäftigung bei der Oberbehörde soll der Regierungsbauführer deren Einrichtung, Zuständigkeit und Geschäftsgang kennen lernen.

Der Regierungsbauführer wird einige Zeit bei dem Registratur-, dem Sekretariats- und dem Revisionsdienst verwendet. Im übrigen wird derselbe einem technischen Büreau der Oberbehörde unter besonderer Leitung eines technischen Mitgliedes derselben zugetheilt, welches ihn zur Erledigung von Referatsarbeiten in angemessener Weise heranzuziehen hat. Der Regierungsbauführer kann zu einzelnen Sitzungen der Oberbehörde beigezogen und ihm der Vortrag der von ihm bearbeiteten Gegenstände in der Sitzung zugewiesen werden.

Die Oberbehörde stellt dem Regierungsbauführer über die bei ihm vollzogene Dienstleistung eine Bescheinigung aus. Während der Verwendung bei der Oberbehörde erhält der Regierungsbauführer nur insoweit eine Vergütung, als er mit der Erledigung nicht gewöhnlicher, eine besondere Arbeitskraft erfordernder Aufträge betraut wird.

Auch über die Werkstattthätigkeit der Kandidaten des Maschineningenieurfaches vor Ablegung der Vorprüfung und über die praktische Ausbildung der Regierungsbauführer dieser Fachrichtung sind gleichfalls am 30. Juni d. J. Vorschriften erlassen worden, auf die wir demnächst zurückkommen.

Aus Frankreich.

Beförderung von flüssigem Chlor.

Eine chemische Fabrik hat beim Minister der öffentlichen Arbeiten den Antrag gestellt, 1. dass flüssiger Chlor in eine der durch Ministerialerlass vom 9. Januar 1888 festgesetzten Gruppen der selbstentzündlichen oder feuergefährlichen Gegenstände eingereiht, 2. dass dieses Erzeugniss bezüglich des Tarifsatzes den chemischen Erzeugnissen gleichgestellt werde. Nach Prüfung der Frage durch den technischen Betriebs-Eisenbahnrath hat der Minister durch Erlass vom 30. Juni d. J. flüssigen Chlor unter folgenden Bedingungen zur Eisenbahnbeförderung zugelassen: 1. der flüssige Chlor muss trocken, d. h. wasserfrei sein; 2. er muss in schmiedeeiserne oder Stahlbehälter eingeschlossen sein; 3. diese Behälter sind alljährlich auf Kosten des Verfrachters daraufhin zu prüfen, dass sie ohne Lecken oder ständige Formveränderung einen Druck von 50 Atm. aushalten; 4. die Behälter erhalten an deutlich sichtbarer Stelle eine Marke, welche das Gewicht des leeren Behälters nebst Zubehör, die einfüllbare Last in Kilogramm und den Tag der letzten Prüfung angibt; die Last darf 1 kg Flüssigkeit für 9 Deziliter Fassungsraum nicht übersteigen; 5. die Klappen oder Hähne müssen durch einen Ueberzug oder Deckel von demselben Metall wie die Behälter geschützt und an letztere angeschraubt sein; 6. die Behälter müssen mit einer äusseren Bekleidung, die sie am Rollen verhindert, versehen sein; 7. sie dürfen nicht geworfen oder den Sonnenstrahlen bezw. der Hitze von Feuer ausgesetzt werden; 8. ihre Beförderung darf nur in gedeckten Wagen mit vollen Wänden erfolgen; bei vollen Wagenladungen brauchen die Behälter nicht in Kasten oder andere Umhüllungen verpackt werden, dagegen müssen sie bei Stückgutsendungen gemäss den Vorschriften des Ministerialerlasses vom 9. Januar 1888 für flüssige Kohlensäure und Stickstoffoxyd in Kasten verpackt werden; 9. der flüssige Chlor, trocken unter Druck, wird in die durch Erlass vom 9. Januar 1888 festgesetzte zweite Gruppe der selbstentzündlichen und feuergefährlichen Gegenstände eingereiht; solange keine Ausnahmetarife dafür von den Gesellschaften eingeführt sind, finden also die Sätze der ersten Reihe der allgemeinen Frachtguttarife mit den der genannten zweiten Gruppe entsprechenden Zuschlägen Anwendung.

Schaffung einer Eisenbahn-Abrechnungsordnung.

Am 10. Juli d. J. richtete der Minister der öffentlichen Arbeiten an den Präsidenten der Republik folgenden Bericht: Verschiedentlich hat sich der Rechnungshof darüber beschwert, dass er die zwischen dem Staate und den Gesellschaften eröffneten Rechnungen, betreffend Ausführung der durch die Verträge von 1883 konzessionirten Linien, nicht prüfen könne. Da der Rechnungshof der Ansicht ist, dass die Rechnungen aller von den Gesellschaften für Staatsrechnung ausgeführten Unternehmungen zu seiner Zuständigkeit gehören, so hat er die Einsetzung eines Rechnungsbeamten verlangt, bei dem alle auf diese Unternehmungen bezüglichen Rechnungen zu vereinigen sind. Gegen diesen Vorschlag hat man eingewendet, dass die Rechnungen der Eisenbahngesellschaften für den Staat vom Minister der öffentlichen Arbeiten als Zahlungsanweiser geregelt werden; nach Art. 18 des Gesetzes von 1807 kann sich nun der Rechnungshof kein Entscheidungsrecht über die Zahlungsanweiser anmaassen. Zudem hat der Gesetzgeber dafür gesorgt, dass die Abrechnungen zwischen Eisenbahnen und Staat sowohl in technischer als auch in finanzieller Hinsicht genau überwacht werden. Die Regierungsverordnungen von 1863 und 1868 haben die Aufsicht über die finanzielle Geschäftsführung Rechnungs-Prüfungsausschüssen (commissions de vérification des comptes) übertragen, die seit 1883 in einen einzigen Ausschuss mit zwei Vertretern des Rechnungshofes in seiner Mitte verschmolzen sind. Dieser Ausschuss prüft alle Handlungen der Gesellschaften und begutachtet die Regelmässigkeit und Zweckmässigkeit der Ausgaben, wobei er sich in technischer Beziehung auf die Brücken- und Strasseningenieure, in finanzieller Hinsicht auf die Finanzinspektoren stützt. Diese Aufsicht ist 1885 und 1886 durch Schaffung der sogenannten Tilgungsausschüsse (commissions des annuités) und durch Einsetzung der Netzausschüsse (comités du réseau) sowie des allgemeinen Aufsichtsausschusses (comité général de contrôle) noch verstärkt worden; endlich wird die Neuordnung des technischen Aufsichtsdienstes die Ausübung einer noch peinlicheren Ueberwachung, die nach Maassgabe des Baufortschritts an Ort und Stelle erfolgt, gestatten.

Nach gründlicher Prüfung der Gesellschaftsrechnungen beschliesst also erst der Minister; aber diese nach dem Gutachten des Rechnungs-Prüfungsausschusses getroffenen Beschlüsse können, wenn sie von den Gesellschaften nicht angenommen werden, beim Staatsrathe angefochten werden; es können sich also Zuständigkeitsstreitigkeiten zwischen dem Staatsrathe und dem Rechnungshofe ergeben, wenn die Rechnungen gleichzeitig dem Rechnungs-Prüfungsausschusse und dem Rechnungshofe unterbreitet werden. Zu diesen allgemeinen Erwägungen kommt noch die Schwierigkeit, die Befugnisse des vom Rechnungshofe verlangten Beamten festzusetzen.

Gleichwohl hatten die Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen in dem Wunsche, der Kammer genauere Auskunft über die Lage der Gesellschaften gegenüber dem Staatsschatze zu geben, Uebersichten über die auf Grund der Verträge ausgeführten Unternehmungen aufstellen lassen; die Kammer hat diese Veröffentlichungen verbindlich gemacht und in das Finanzgesetz folgende Bestimmung aufgenommen:

„Vom 1. Januar 1892 ab hat der Minister der öffentlichen Arbeiten in den ersten 6 Monaten jeden Jahres die Abrechnung der Unternehmungen, die sich aus der Ausführung der durch Gesetz vom 20. November 1883 genehmigten Verträge ergeben, vorzulegen. Diese Rechnung hat die während des vorangegangenen Jahres ausgeführten Unternehmungen, sowie die Gesammtheit der von Anfang an ausgeführten Unternehmungen zu umfassen. Diese Rechnungen sind vom Minister der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit dem Finanzminister und unter Vorbehalt der aus der Prüfung hervorgehenden Aenderungen aufzustellen."

Besonders aus dem letzten Satze dieser Bestimmung ergab sich, dass diese Rechnungen nur vorläufige sein und die Lage der Gesellschaften gegen den Staat nicht genau wiedergeben konnten, weil diese Lage erst nach vollständiger Prüfung und bei Missverständnissen erst nach Entscheidung des Staatsrathes endgültig wird. Aus der Mitte der Volksvertretung wurden daher neue Vorschläge gemacht, um den früheren Anträgen des Rechnungshofes Genüge zu thun; Zweckmässig-

keitsgründe hinderten indessen die Befriedigung dieser zwar nicht in Gesetzentwürfe gekleideten, aber immerhin von der Kammer günstig aufgenommenen Wünsche.

Die Eisenbahngesellschaften bilden nämlich öffentliche Anstalten, während sie in gewisser Beziehung Handelsgesellschaften bleiben; diese Zweitheilung spiegelt sich auch in den Rechnungen ihrer vielseitigen und verwickelten Unternehmungen wieder. Beispielsweise können Ausgaben auf die Grundbesitz-, die Anlage- und die Betriebsrechnung Bezug haben; die Anlagerechnung theilt sich wieder in den ursprünglichen Bau, in die Ergänzungsarbeiten und in den Betrieb der nur theilweise eröffneten Linien. Eine selbst ganz kleine Ausgabe kann sich auf zwei, mehrere oder sämmtliche Rechnungen vertheilen, sodass die Bauarbeiten der 1883 konzessionirten Linien derartig mit den übrigen Unternehmungen der Gesellschaften verquickt sind, dass man sie bei dem jetzigen Stande der Sachen nicht davon trennen kann. So müssen dem Betrage aller für Staatsrechnung ausgeführten Arbeiten die allgemeinen Unkosten, die persönlichen Ausgaben und die Zins- und Tilgungslasten, deren Höhe erst nach Abschluss aller Gesellschaftsrechnungen festgestellt werden kann, zugesetzt werden; der Preis für die festen Betriebsmittel kann erst nach Prüfung aller Betriebsmittel-Ausgaben sowohl für Geleisunterhaltung und -Erneuerung der im Betriebe befindlichen Linien als auch für Anlage der von den Gesellschaften für eigene Rechnung hergestellten Linien bestimmt werden; die Ausgaben der Gemeinschafts-Bahnhöfe erfordern in gewissen Fällen Vergleichungen zwischen der Baurechnung der Neubaulinien, der Anlagerechnung der Stammlinien und der allgemeinen Betriebsrechnung. Diese Vergleichungen erfolgen bisweilen nach vereinbarten Regeln, die von Netz zu Netz und nach der Art der Ausgaben wechseln; meistens aber werden die Ausgabenbeläge von den Gesellschaften erst dann als urkundliche Beweismittel angesehen, wenn sie von den oberen Rechnungsstellen der Gesellschaften geprüft und richtig befunden sind.

Endlich haben die Verträge von 1883, wenn sie auch den Grundsatz aufstellen, dass dem Staate der Bau der neuen Linien obliegt, die Gesellschaften zur Theilnahme herangezogen. Die Orléans-, Ost- und Westbahn können sich von ihrer aus der Zinsengewähr herrührenden Schuld gegen den Staat durch für eigene Rechnung erfolgende Ausgaben befreien; aber bei der Ostbahn ist die Schuld des Staates mit der Maassgabe aufgegeben, dass sie als sein Beitrag zu einer bestimmten Anzahl von Arbeiten angesehen wird. Die Gesellschaften liefern besondere Beiträge zum Oberbau in Höhe von 25 000 Frcs. für 1 km bei den vollspurigen und von 12 500 Frcs. für 1 km bei den schmalspurigen Linien; bei der Ostbahn vermengt sich der Beitrag mit der Gesammtheit der Ausgaben, mit denen sich die Gesellschaft belastet hat.

Daraus ergibt sich, dass die Ausgaben, deren Prüfung der Rechnungshof in Anspruch nimmt, von den übrigen Ausgaben der Gesellschaften nicht ausgeschieden werden können, und dass es wenigstens bei dem gegenwärtigen Stand der Rechnungsordnungen der Gesellschaften unmöglich ist, die Art der Beläge zu bestimmen. Bevor daher ein Rechnungsbeamter zur Prüfung dieser Rechnungen eingesetzt werden kann, muss zuvor eine einheitliche Rechnungsordnung für alle Netze geschaffen werden; diese hat alle Unternehmungen, bei denen der Staat unmittelbar oder mittelbar betheiligt ist, zu umfassen und die Art der beizubringenden Beläge zu bestimmen. Da die Abfassung einer solchen Rechnungsordnung mannigfache Schwierigkeiten bietet, so hat der Minister die Einsetzung eines besonderen Ausschusses vorgeschlagen und zu diesem Zwecke dem Präsidenten folgenden (von diesem am 11. Juli d. J. unterzeichneten) Entwurf einer Verordnung vorgelegt:

Art. 1. Beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten wird ein Ausschuss eingesetzt, um eine Abrechnungsordnung (règlement de comptabilité) für die Eisenbahngesellschaften, welche Eisenbahnbauten für Staatsrechnung ausführen, vorzubereiten.

Art. 2. Dieser Ausschuss umfasst: als Vorsitzenden den Präsidenten der Abtheilung für öffentliche Arbeiten, Ackerbau, Handel, Gewerbe, Posten und Telegraphen im Staatsrath, als Mitglieder einen Staatsrath, zwei Oberräthe (conseillers-maîtres) des Rechnungshofes, zwei Vertreter des Finanzministeriums und zwei Vertreter des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Art. 3. Zwei vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigte Vertreter der Eisenbahngesellschaften werden mit berathender Stimme zum Ausschuss zugelassen.

Art. 4. Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird mit Ausführung dieser Verordnung betraut und hat durch einen Erlass die Mitglieder des Ausschusses zu bezeichnen.

Neue Eisenbahnen in Mittel- und Südamerika.

(Schluss aus Nr. 61.)

Die Peruanischen Eisenbahnen wurden seitens der Regierung vor 2 Jahren an eine Peruanische Gesellschaft und ein Englisches Syndikat für die Uebernahme der ganzen auswärtigen Schuld Perus verpfändet. In der Verpfändung war ausserdem der Betrieb einiger Bergwerke inbegriffen, welche wegen ihrer Ergiebigkeit und des Reichthums, den das Land aus ihnen gezogen, bekannt sind. Die berühmte, von Henry Meiggs erbaute Oroyabahn ist über die Anden hinweg bis nach Cerro de Pasco, einem Bergwerksbezirk, aus dem die Inkas einen grossen Theil ihrer Schätze entnommen haben, fortgesetzt worden; andere Linien sind nach wichtigen Städten und Minendistrikten des Inlandes angelegt worden. Eine Anzahl Ingenieure hat sich kürzlich von Newyork nach Peru begeben, um die Oroyabahn bis zu dem oberen schiffbaren Lauf des Amazonenstromes fortzuführen und so eine Verbindung herzustellen, die namentlich im Produktenverkehr mit Europa und den Vereinigten Staaten gegenüber den bestehenden Verkehrsstrassen durch die Maghellansstrasse und über den Isthmus von Panama einen ganz hervorragenden wirthschaftlichen Vortheil bedeuten würde. Die wachsende Nachfrage nach Gummi und die Zerstörung der Gummibaumwälder im unteren Thale des Amazonenstroms erheischt ferner eine Verbindung nach den für die Gummigewinnung neu erschlossenen Bezirken in den östlichen Provinzen von Peru, Ecuador und Bolivien.

Im vergangenen Jahre ist die grosse Eisenbahn Boliviens, welche den Hafen von Autofogasta (Chile) an der Küste des Stillen Meeres mit den 560 km entfernten Bergwerken von Huanchaca verbindet, um 304 km nordwärts bis nach Oruro fortgesetzt worden. Obgleich diese Bahn bei einer Spurweite von 107 cm die enorme Summe von 250 Millionen Mark gekostet hat, da sie die gewaltige Andenkette überschreitet, hat sie doch eine Jahresdividende von 11 % gezahlt.

Chile hat sein Eisenbahnnetz rasch und nutzbringend vergrössert. Im ganzen sind jetzt ungefähr 3 200 km Bahnen im Betriebe, die meist der Regierung gehören. Fast jede wichtige Stadt des Landes hat ihre Eisenbahn, und so weist die Karte eine grössere Anzahl paralleler, quer zu dem langgestreckten Lande gerichteter Bahnen auf, soweit dasselbe überhaupt einigermaassen dicht bevölkert ist. Der Zusammenbruch der bekannten Unternehmerfirma Baring Brothers hat die Arbeiten an der grossen Bahn, die bestimmt ist, Valparaiso mit Buenos Ayres zu verbinden, der Transandinobahn, verzögert und die Vollendung um verschiedene Jahre hinausgeschoben. Die Unternehmer sind jedoch jetzt wieder am Werke, und man hofft, dass noch vor Schluss des Jahres 1894 diese erste Südamerikanische Ueberlandbahn fertiggestellt sein wird. Die Bahn ist eine der kühnsten und kostspieligsten Unternehmungen der Gegenwart. 8 Tunnel mit einer Länge von 15,5 km mussten durch das Rückgrat des Kontinents gebohrt werden; auch die übrigen Baukosten sind ganz bedeutend. Zwischen den beiden Endstrecken liegt z. Zt. nur noch ein Zwischenraum von 2 Tagereisen auf Maulthieren. Der letzte Tunnel ist in Angriff genommen.

Die Argentinische Republik und Uruguay haben bekanntlich sehr unter den Folgen einer ungesunden, viel zu rasch erfolgenden, vielfach schwindelhaften Entwickelung ihrer Bahnen zu leiden gehabt. Diese von der Natur reich gesegneten Länder werden sich jedoch voraussichtlich rasch erholen, sobald die Verwaltung Ernst macht, Ordnung und Sparsamkeit einzuführen; geschieht dies, dann kann sich unter der Rückwirkung guter Ernten die Finanzkraft dieser Länder in wenigen Jahren bedeutend heben. In Argentinien sind jetzt rund 12 400 km Bahnen im Betriebe, die mit einem Kostenaufwand von 1 550 Millionen Mark erbaut sind. Uruguay hat 1 750 km Bahnen, welche die Verbindung zwischen den grösseren Städten des Landes und der See herstellen.

Brasilien besitzt 84 Bahnen mit einer Gesammtlänge von ungefähr 11 000 km. Die Mehrzahl derselben gewährt ihren Gläubigern eine angemessene Verzinsung. Man hat die Weiterführung verschiedener Linien in Betracht gezogen; infolge der politischen Wirren und des tiefstehenden Kredits der Republik hat jedoch in den letzten Jahren sehr wenig in dieser Hinsicht geschehen können.

Kehren wir nun nach dieser allgemeinen Uebersicht über die in Frage kommenden Bahnnetze zur interkontinentalen Eisenbahn zurück.

Fast auf dem dritten Theil der Strecke zwischen Buenos Ayres und Bogotá, der Hauptstadt der Republik Columbien, liegt bereits der Schienenweg; selbst den schwierigsten und am wenigsten anziehenden Theil des Kontinents, den Gran Chaco (grosser Wald) von Argentinien hat er durchdrungen. Die nördlichste Endstation des Argentinischen Bahnsystems ist Jujuy, das 1 600 km von der Landeshauptstadt entfernt liegt. Von hier bis nach La Paz, der Hauptstadt Boliviens,

beträgt die Entfernung nur noch 800 km. La Paz hat eine 350 km lange Bahnverbindung mit dem in nordwestlicher Richtung bereits in Peru gelegenen Santa Rosa. Von hier soll die Bahn nach der alten Hauptstadt der Inkas, Cuzco, die 300 km von Santa Rosa (Peru) entfernt liegt, und weiter nach dem in Ecuador gelegenen, von Cuzco 1 420 km entfernten, Santa Rosa geführt werden. Von Santa Rosa (Ecuador) bis Bogotá beträgt dann die Entfernung noch 950 km. Die Gesammtentfernung zwischen Buenos Ayres und Bogotá ist daher 5 420 km, wovon bereits 1 950 km mit Eisenbahnen ausgebaut sind, sodass die noch auszufüllende Lücke 3 470 km gross ist.

Der Bau einer interkontinentalen Eisenbahn wurde zuerst von Mr. Hinson R. Helper angeregt, und wesentlich durch seine Bemühungen kam eine Konferenz der Amerikanischen Republiken zustande, die in eine Diskussion über diesen Plan eintrat.

Die Berathungen der Konferenz wurden in einem Bericht niedergelegt, in welchem die Ernennung einer Delegirtenkommission empfohlen wurde, zu der jeder Staat einen Vertreter entsenden und die über die beste Führung der Bahn, die wahrscheinlichen Baukosten und den bestehenden und den zu erwartenden Verkehr Aufklärung verschaffen sollte.

Diese Kommission trat zusammen und veranlasste, dass im Frühjahr 1891 3 Forschungstrupps auszogen, ausgerüstet mit allen erforderlichen Mitteln für Vorarbeiten, und begleitet von Topographen, Geographen, Geologen, Mineralogen und anderen Gelehrten.

Der erste Trupp, unter Führung des Lieutenants Macomb, begann seine Arbeiten in Guatemala, nahe der Südgrenze von Mexiko, bis wohin bereits seitens dieser Republik Vorarbeiten gemacht worden waren. Diese wurden ostwärts durch die Republiken Honduras, Nicaragua bis Costa Rica fortgesetzt, wo sie im April d. J. eingestellt werden mussten.

Der zweite Trupp, unter Leitung von F. Schunk, begann gleichzeitig die Vorarbeiten in Quito in Ecuador, und ging nordwärts durch die Republik Columbien bis Cartagena an der Nordküste Südamerikas vor. Wegen des zeitweise sehr ungesunden Klimas konnten die Arbeiten nicht über den Isthmus von Panama fortgesetzt werden. Der Trupp begab sich daher nach Costa Rica und beendete, von der Hauptstadt San José ausgehend, seine Arbeiten ostwärts über den Isthmus bis Cartagena, wo die von Süden herkommende Linie erreicht wurde.

Der dritte Trupp, von Imbrie Miller geführt, begann seine Arbeiten gleichfalls in Quito und schritt südwärts durch Ecuador, Peru und Bolivien, die Nebenflüsse des Amazonenstroms kreuzend, vor, bis der Endbahnhof der Arequipa, Puno & Cuzco Bahn erreicht war, wo die Ingenieure nach ihrer Instruktion nach den Vereinigten Staaten zurückkehrten.

Es sind mithin die Vorarbeiten für die ganze Strecke von der Südgrenze Mexikos bis in das Innere Boliviens beendet. Wenige Monate würden genügen, um die noch fehlende Strecke bis an die nördlichen Bahnen Argentiniens zu untersuchen.

Die frühere Absicht der Kommission, von dem Inneren Perus durch das Innere Brasiliens ostwärts eine Bahn nach Rio de Janeiro und eine zweite Bahn von Columbien ostwärts bis an die obere Schifffahrtsgrenze des Orinoco und bis Caracas, der Hauptstadt Venezuelas, zu bauen, ist bis auf weiteres aufgegeben worden.

Die Kosten dieser Bahn können natürlich nur annähernd geschätzt werden. Es wird jedoch nicht mehr Geld hierfür nöthig sein, als bereits für den Panamakanal verausgabt ist, das sind rund 1 300 000 000 *M.* Man hofft, das Bahnkilometer für durchschnittlich 130 000 *M.* herzustellen. Bei einer Gesammtlänge von rund 9 600 km würden sich mithin die Kosten auf rund 1 250 000 000 *M.* stellen.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

Anspruch eines Anliegers einer Strasse auf Entschädigung wegen Erschwerung der Kommunikation durch den Betrieb einer Pferdebahn. Die Hallesche Strasseneisenbahn-Aktiengesellschaft unterhält seit Jahren den Pferdebahnbetrieb in Halle a/S. Durch Polizeiverordnung ist bestimmt, dass sämmtliche Fuhrwerke den Pferdebahnwagen ausweichen und Platz machen, insbesondere also, wenn sie auf dem Geleise halten, dasselbe beim Herannahen eines Pferdebahnwagens verlassen müssen. Während nun bis zum Juli 1890 in der Leipziger Strasse nur ein Geleise lag, an dessen beiden Seiten anderen Fuhrwerken genügender Raum blieb, zu fahren oder vor den Häusern zu halten, ist um jene Zeit mit Genehmigung der Polizei und unter Zustimmung der Stadtgemeinde als Eigenthümerin der Strasse ein zweites Geleise zwischen dem ersten und der Strassenseite, an welcher das dem Kläger gehörige Haus Nr. 63 liegt, derart gelegt und in Betrieb genommen, dass Wagen vor dem Hause des Kaufmann A. nur auf dem Geleise halten, dort aber stets den in Zwischenräumen von wenigen Minuten sich folgenden Pferdebahnwagen Platz machen müssen, und Kläger, wenn er aus seinem Thorweg fahren will, warten muss, bis der gerade kommende Pferdebahnwagen vorüber gefahren ist.

A., welcher hierin eine erhebliche Entwerthung seines Hauses fand, klagte auf Zahlung einer Entschädigung von 41 250 *M.*, wurde aber mit seiner Klage in allen 3 Instanzen abgewiesen, vom Reichsgericht im wesentlichen aus folgenden Entscheidungsgründen:

Der von der Revision aufgestellte Rechtsgrundsatz, dass dem Eigenthümer eines von einer städtischen Strasse belegenen Hauses das dingliche Recht zustehe, die Strasse zu allen wirthschaftlichen Zwecken seines Hauses ungeschmälert zu benutzen, ist in dieser Allgemeinheit weder vom Reichsgericht anerkannt, noch aus dem Allgemeinen Landrecht oder den in dessen Geltungsbereich geltenden Gesetzen herzuleiten.

Der Zweck der städtischen Strassen ist nicht blos der, den Einwohnern den Anbau und die Benutzung von Wohnhäusern zu erleichtern, sondern auch dem öffentlichen Verkehr zu dienen; die Theilnahme an dem allgemeinen städtischen Verkehr ist andererseits der bewegende Grund, aus welchem man sich an städtischen Strassen anbaut. Aus dieser Wechselbeziehung rechtfertigt sich die Anerkennung des Ein- und Ausganges zu und von der Strasse als Individualrecht der anliegenden Hauseigenthümer; aus dieser Wechselbeziehung ergibt sich aber weiter, dass dieses Individualrecht kein unbeschränktes sein kann, weil mit solchem Recht sämmtlicher Anlieger der Dienst der Strasse für den örtlich und zeitlich verschiedenen öffentlichen Verkehr unvereinbar wäre. Nicht jede Erschwerung des Aus- und Eingangs aus und zu dem Hause durch den Strassenverkehr ist daher als ein Eingriff in das Individualrecht der Anlieger zu erachten, die im vorliegenden Falle behauptete Verzögerung der Ausfahrt aus dem Thorwege, wenn man das Individualrecht auch auf diese ausdehnen will, durch vorbeikommende Pferdebahnwagen um so weniger, als eine solche Verzögerung auch durch das Vorbeigehen von Fussgängern und — noch in grösserem Maasse — durch im Schritt vorüberfahrende Lastwagen verursacht wird. Derartige Störungen muss sich der berechtigte Grundeigenthümer gefallen lassen, weil sein Recht ja gerade im Zutritt zur öffentlichen Strasse besteht.

Kläger verlangt nun freilich auch dafür Entschädigung, dass Wagen, die früher auf dem Strassendamm vor seinem Hause hielten, während ihre Insassen bei ihm Geschäfte erledigten, jetzt auf dem zweiten Geleise halten, dort aber den in Zwischenräumen von wenigen Minuten sich folgenden Pferdebahnwagen Platz machen müssen. Dieser Entschädigungsanspruch wäre indess nur dann begründet, wenn das Individualrecht des Klägers sich auf die ausschliessliche Benutzung der Strasse oder der betreffenden Strassenseite, soweit sein Haus an dieselbe angrenzt, erstreckte. Ein soweit gehendes Individualrecht würde den Gemeingebrauch der Strasse gänzlich vereiteln und ist deshalb nicht anzuerkennen. Die Vortheile, die ein Geschäftshaus durch die Beschaffenheit der Strasse hat, an welcher es liegt, darunter auch die Breite der Strasse, welche ein bequemes Vorfahren und Halten von Wagen gestattet, sind vielmehr rein thatsächlicher Natur, ihre Schmälerung durch andere Einrichtungen begründet keinen Entschädigungsanspruch.

(Urtheil des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 24. Februar 1892 in Sachen A. w. Hallesche Strassenbahn-Aktiengesellschaft.)

Personalnachrichten.

Reichs-Eisenbahnamt.

Der vortragende Rath im Reichs-Eisenbahnamt, Geheime Ober-Regierungsrath Emmerich, ist am 17. d. Mts. gestorben.

Emil Emmerich, am 12. April 1838 in Trier geboren, bestand im Jahre 1865 die Baumeisterprüfung, wurde im August 1873 zum Eisenbahn-Baumeister ernannt und nach seiner im November 1873 erfolgten Beförderung zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor im August 1876 mit den Geschäften des Vorstandes des betriebstechnischen Büreaus der Königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld betraut. Unter dem 12. November 1881 wurde er zum ständigen Hilfsarbeiter beim Reichs-Eisenbahnamt und gleichzeitig zum Kaiserlichen Regierungsrath ernannt. Am 6. Oktober 1884 erfolgte seine Ernennung zum Geheimen Regierungs- und vortragenden Rath und am 13. Oktober 1890 seine Beförderung zum Geheimen Ober-Regierungsrath. Am Krönungs- und Ordensfest im Jahre 1889 wurde ihm der Rothe Adlerorden III. Klasse mit der Schleife verliehen.

Mit einer gediegenen wissenschaftlichen Bildung und

reicher Erfahrung im Eisenbahnwesen verband der Dahingeschiedene grosse Arbeitskraft und rastlosen Diensteifer. Er erfreute sich der Anerkennung seiner Vorgesetzten und allseitiger Werthschätzung. Sein Andenken wird in Ehren bleiben.

Preussische Staatseisenbahnen.

Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Dane in Magdeburg ist die Stelle eines Mitgliedes des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Magdeburg-Halberstadt) daselbst verliehen worden.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Donnerberg, bisher in Düsseldorf, ist als Vorsteher der Eisenbahn-Bauinspektion nach Arnsberg versetzt worden.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Der Vorstand des Oberbahnamts Weiden, Oberbahnamts-Direktor Lorenz Göbel, ist in den Ruhestand getreten und an dessen Stelle der Inspektor bei dem Oberbahnamte Würzburg, Albrecht Notthafft Freiherr von Weissenstein, zum Oberbahnamts-Direktor und Vorstande des Oberbahnamts Weiden ernannt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. In dem durch unsere Bekanntmachung vom 31. Juli d. J. eingeführten Deutsch-Russischen Ausnahmetarife 1a, Theil I, für Getreide etc. nach Königsberg, gültig vom 1./13. August 1893, beträgt auf Seite 22 der Oelsamen-Frachtsatz (IV. Kategorie) von Lugansk, Station der Donetz-Bahn, für 10000 kg nicht 114,20, sondern 164,20 R.

Bromberg, den 15. August 1893. (1780)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Güterverkehr Frankfurt a/M.-Magdeburg. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden die Stationen Halle a/S., Unseburg und Wolmirsleben des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg in den Ausnahmetarif 13 für Braunkohlen, Braunkohlen-Kokes und Braunkohlen-Darrsteine des obenbezeichneten Verkehrs einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau. (1781)

Frankfurt a/M., den 17. August 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Italienischer Verband. Am 1. September treten folgende Nachträge in Kraft:

Nachtrag I zu Theil IA. Reglem. Bestimmungen;
Nachtrag VI zu Theil IB. Tarifvorschrift. und Güterklassifikation;
Nachtrag VIII zu Theil II. Tariftabellen.

Dieselben können kostenfrei von unserer Drucksachen-Kontrole bezogen werden.

Strassburg, den 9. August 1893. (1782)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Verkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. Vom **1. Oktober d. J. n. St.** ab werden in der Klassifikation der Importtarife für den Verkehr von Belgien und Frankreich nach Russland die Artikel **Ricinusöl** in **Fässern** und **Kokosöl** bezüglich der Tarifirung auf den Russischen Strecken aus der Tarifklasse „4“ in die Tarifklasse „2“ versetzt, womit eine Frachterhöhung verknüpft ist. Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Köln, den 19. August 1893. (1783)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
als geschäftsführende Verwaltung.

Hannover-Oberhessischer und Frankfurt a/M.-Oberhessischer Güterverkehr. Die in den Tarifen für die vorbezeichneten Güterverkehre enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für Malz, welche auf der Grundlage des Staffel-Ausnahmetarifs für Getreide beruhen, werden vom 1. Oktober d. J. ab aufgehoben.

Giessen, den 16. August 1893. (1784)
Grossherzogliche Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Frachtberechnung für Koks nach dem Wagenladegewicht. Vom 1. Oktober d. J. ab finden die für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 45000 kg von Rheinisch-Westfälischen Kohlenstationen (einschliessl. Saargebiet) nach den Rheinhäfen zu Duisburg, Hochfeld und Ruhrort Hafen, nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Hannover und Oldenburg, der Kreis Oldenburger, Farge-Vegesacker, Eutin-Lübecker, Lübeck-Büchener, Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Mecklenburgischen Süd-, Paulinenaue-Neuruppiner, Prignitzer, Wittenberge-Perleberger und Dänischen Staatsbahn, der Belgischen Bahnen, des Deutsch-Nordischen Lloyd und nach Belfort transit (nach letzterer Station auch von Lauterburg Hafen, Ludwigshafen und Mannheim) bestehenden Ausnahme-Frachtsätze auf den Artikel Koks nur noch unter der Bedingung Anwendung, dass der Frachtberechnung mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hierbei aber für Wagen mit mehr als 10 und weniger als 15 t Ladegewicht nur ein solches von 10 t angenommen wird, sofern nicht das alsdann zur Berechnung kommende wirkliche Gewicht der Sendungen sich höher stellt.

Dieselbe Frachtberechnung greift vom genannten Tage ab bei denjenigen Kokssendungen Platz, welche auf Grund der nach den Grenzstationen Altmünsterol, Fentsch und Noveant der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen, Athus, Rodingen, Rodingen Grenze und Steinfort der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn, Amberg und Rosenberg der Bayerischen Staatsbahn für Mengen von mindestens 10000 kg bestehenden Koksfrachtsätze, sowie auf Grund der Ausnahmetarife für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet und für Ruhrkoks nach den Hochofenstationen dieser Gebiete vom 15. September 1891 bezw. für die Beförderung von Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb im Binnen- und Wechselverkehr der westlichen Preussischen Staats- und anschliessenden anderen Bahnen vom 1. Mai 1893 abgefertigt werden.

Nähere Auskunft ertheilen auf Anfrage die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 17. August 1893. (1785)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Die im Nachtrag II zum Ausnahmetarif für Torfstreu und Futtermittel vom 26. Juni d. J. unter Ziffer IV vorgesehene Bestimmung über die erleichterte Beförderung von Heu und Stroh findet vom 10. August d. J. ab auch im Binnenverkehr der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und im Verkehr des gesammten Südwestdeutschen Verbandes. Anwendung.

Strassburg, den 14. August 1893. (1786)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Für die Beförderung von **Schweissofenschlacken** zum Hochofenbetrieb von Hannover (Nordbahnhof), Hainholz und Paderborn nach Peine treten am 20. d. Mts. im diesseitigen Binnenverkehr ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Hannover, den 16. August 1893. (1787)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Behebung von Zweifeln wird in Ergänzung der Bekanntmachung vom 10. August d. J., nach welcher die Gültigkeit des Getreidestaffeltarifs für Malz vom 1. Oktober d. J. ab aufgehoben wird, darauf hingewiesen, dass auch im Wechselverkehr zwischen denjenigen ausserpreussischen Staats- oder Privatbahnen, an welchem Preussische Staatsbahnstrecken mit Sätzen auf der Grundlage des Getreidestaffeltarifs in der Durchfuhr betheiligt sind, die Ausnahmesätze für Malz mit demselben Zeitpunkte ausser Kraft treten.

Berlin, den 18. August 1893. (1788)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Königlich
Preussischen Eisenbahndirektionen
und der Grossherzogl. Eisenbahndirektion
zu Oldenburg.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Am 1. September 1893 gelangt im Verkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der K. Württembergischen und Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, Pfälzischen Eisenbahnen, Hessischen Ludwigsbahn, Main-Neckarbahn und des K. Eisenbahn-Direktionsbezirkes Frankfurt a/M. anderseits ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Palmöl, Palmkernöl, Palmnusskernöl, Kokosnussöl und Kokosöl zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifs sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

München, im August 1893. (1789)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Verband. Zum Heft 7 des Verbands-Gütertarifs (Saarbrücken-Baden) wird mit Gültigkeit vom 1. September l. J. der Nachtrag VII ausgegeben. Derselbe enthält Tarifentfernungen für die in den direkten Verkehr einbezogene Station Viernheim der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn und damit im Zu-

sammenhang stehende Ergänzungen der Vorbemerkungen und der besonderen Bestimmungen.

Karlsruhe, den 16. August 1893. (1790)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Frachtberechnung für Kokssendungen nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen Bei der Abfertigung von Steinkohlen-Koks-Sendungen auf Grund der hierfür im diesseitigen Binnen-Güterverkehr, sowie in den Staatsbahn-Güterverkehren Hannover- und Oldenburg-Magdeburg bestehenden Ausnahmetarife wird vom 1. Oktober d. J. an der Frachtberechnung mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, wobei das Ladegewicht für Wagen von weniger als 15 t Ladegewicht nur für 10 t gerechnet wird.

Ist das hiernach festgesetzte Ladegewicht niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifs für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird diese erhoben.

Magdeburg, den 17. August 1893. (1791)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. Oktober d. J. werden die im Gütertarife enthaltenen Entfernungen für die Stationsverbindungen Deuben b. Zeitz-Eisleben, Gerstungen-Neuhaldensleben und Kirchscheidungen-Magdeburg um je 1 km erhöht.

Erfurt, den 17. August 1893. (1792)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Am 25. August d. J. wird ein gemeinsamer Nachtrag zu den Heften C. 1 und C. 2 des Gütertarifs vom 1. April 1888 eingeführt. Dieser enthält einen bis zum 1. September 1894 gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Torfstreu und Torfmull von Helenaveen, Almelo, Dedemsvaart und Hoogeveen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und der Eisern-Siegener Eisenbahn.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Elberfeld, 17. August 1893. (1793)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr zwischen den Stationen Leer und Oldenburg der Oldenburgischen Staatsbahn einerseits und den Stationen Hamburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona sowie Harburg H. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Elberfeld, den 19. August 1893. (1794)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Vieh- etc. Verkehr. Am 20. August d. J. wird die Station Tirschenreuth der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen mit Frachtsätzen für Pferde und sonstiges Vieh in den Tarif vom 10. Mai 1893 einbezogen.

Die Frachtsätze sind durch die betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 17. August 1893. (1795)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
v. d. Planitz.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 25. August d. J. tritt für die Beförderung der zur Erbauung des neuen Hafens in Dresden-Friedrichstadt bestimmten Granitsteine im Rückvergütungswege folgender Frachtsatz für Wagenladungen zu 10 000 kg in Kraft:

Klotzsche - Dresden - Friedrichstadt 0,09 ℳ für 100 kg.

Die Vergütung des Unterschiedes zwischen der tarifmässigen und der nach vorstehendem Satze sich ergebenden Fracht erfolgt, wenn durch Vorlage der Originalfrachtbriefe nachgewiesen wird, dass mindestens 5 000 000 kg Steine befördert worden sind (vergl. auch die Bekanntmachung vom 25. April d. J.).

Dresden, den 17. August 1893. (1796)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
v. d. Planitz.

Beförderung von Heu und Stroh. Insoweit im Binnenverkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und im Wechselverkehr dieser Bahnen unter einander sowie mit den übrigen Deutschen Eisenbahnverwaltungen die Anordnung mit bis auf weiteres dauernder Gültigkeit zur Einführung gelangt ist, wonach

bei der Beförderung von Heu und Stroh in Wagenladungen, für welche offene Wagen von mehr als 7,2 m Länge nicht verfügbar sind, nach Bestimmung der Eisenbahn an Stelle eines Wagens von grösserer Ladefähigkeit zwei offene Wagen regelmässiger Ladefähigkeit von je nicht mehr als 7,2 m Länge zur Beladung gestellt werden,

wird dieselbe mit dem 1. Oktober 1893 wieder aufgehoben.

Berlin, den 19. August 1893. (1797)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. Für Heringe von Stettin nach Kaschau bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief gilt bis 31. Dezember 1893 der Satz von 368 ₰ für 100 kg.

Berlin, den 17. August 1893. (1798MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Deutschen Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. September d. J. tritt zum Theil II, Heft 1 ein neuer Ausnahmetarif für Eisenerze, Schlacken und abgeröstete Schwefelkiese etc. zum Hochofenbetriebe von Wien K. F. N. B. und Floridsdorf-Donaufeld nach Oberschlesischen Hüttenstationen, sowie zum Theil II, Heft 4 der Nachtrag I in Kraft, welcher neben einigen Berichtigungen des Haupttarifs die neuen Ausnahmetarife Nr. 2 B für Eisenerze zum Hochofenbetriebe und Nr. 3 B für Schlacken zum Hochofenbetriebe von bezw. nach den in den Ausnahmetarifen Nr. 2 bezw. 3 des Haupttarifs genannten Stationen enthält. Soweit der Nachtrag Frachterhöhungen enthält, gelten dieselben erst vom 15. September bezw. 15. Oktober d. J. ab.

Die Höhe der Frachtsätze ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren. Nähere Auskunft über die eintretenden Frachterhöhungen ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen Görlitz und Breslau O/S., Märk. und Freibg. Bhf.

Der Nachtrag kann bei den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 21. August 1893. (1799)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Nachdem der Bestand an Kokswagen von 15 t und mehr Ladegewicht die für die Durchführung der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der Wagen erforderliche Höhe erreicht hat, wird die letztere für Steinkohlen und Steinkohlenbrikets-Sendungen von 45 000 kg usw. seit längerer Zeit bereits bestehende Frachtberechnung auch auf Kokssendungen mit der Maassgabe ausgedehnt, dass bei Wagen von weniger als 15 t Ladegewicht für die Frachtberechnung nur 10 t als Ladegewicht in Ansatz gebracht werden. Diese Frachtberechnung für Kokssendungen tritt mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. bei der Anwendung nachstehender Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

a) der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 22 im Binnen-Gütertarif vom 1. 5. 93;
b) der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 24 im Staatsbahn-Gütertarif Altona-Magdeburg vom 15/4. 93;
c) der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 im Staatsbahn-Gütertarif Altona-Frankfurt a/M. vom 1/8. 87;
d) der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 25 im Staatsbahn-Gütertarif Altona-Breslau vom 1/6. 93;
e) der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 23 im Staatsbahn-Gütertarif Altona-Bromberg vom 1/1. 93.

Altona, den 18. August 1893. (1800)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen, Lokal-Güterverkehr. Zu dem am 1. bezw. 15. Juli d. J. eingeführten Ausnahmetarife für Streu- und Futtermittel sind Nachträge erschienen, und zwar:

Nachtrag II zum Ausnahmetarife für normalspurige Linien und Nachtrag I zum Ausnahmetarife für schmalspurige Linien.

Diese Nachträge, welche lediglich bereits eingeführte und veröffentlichte Ergänzungen des Ausnahmetarifes enthalten, können von den betheiligten Güterexpeditionen käuflich bezogen werden.

Dresden, am 17. August 1893. (1801)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
v. d. Planitz.

Durch den am 20. August in Geltung tretenden Nachtrag IV zum Eilgut- und Kuriereilgut-Tarif zwischen Antwerpen, Ostende und London einer- und Basel, Mülhausen, Colmar, Strassburg, Saarburg, Saar-Union und Metz andererseits vom 1. August 1880 werden die direkten Eilgutsätze für London durchweg um 2,31 Frcs. für 100 kg ermässigt, und die Stationen Hayingen und Luxemburg in den direkten Verkehr aufgenommen. (Nachtrag kostenfrei.) (1802)

Strassburg, den 16. August 1893.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Lokal-Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.). Mit dem 25. d. Mts. wird die Stationsverbindung

Engers - Düsseldorf - Lierenfeld in den Ausnahmetarif F für Roheisen mit einem Frachtsatz von 0,36 ℳ für 100 kg aufgenommen.

Köln, den 20. August 1893. (1803)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. September d. J. ab wird die Station Gummersbach des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld in den Gütertarif für den oben bezeichneten Verband aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachten ertheilen die Dienststellen Auskunft.

Köln, den 20. August 1893. (1804)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb im Binnen- und Wechselverkehr der westlichen Preussischen Staats- und anschliessenden anderen Bahnen vom 1. Mai 1893. Am 25. August d. J. erscheint zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag III, welcher u. a. Frachtsätze für Eisenerz von verschiedenen Stationen sowie die Bestimmung enthält, wonach die Eisenerz - Frachtsätze von Station Magdeburg Elbbahnhof vom 6. Oktober d. J. ab nicht mehr Anwendung auf Sendungen von dem Wasserwege finden.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 19. August 1893. (1805)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Station Dt.-Eylau Stadt der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn wird mit sofortiger Gültigkeit in den Staatsbahn-Güterverkehr Elberfeld - Bromberg einbezogen. Ueber die Frachtberechnung geben die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, 19. August 1893. (1806)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Einführung des neuen Tarifes „Theil II, Heft 1". Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1893 tritt im Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbande ein neuer Tarif „Theil II, Heft 1" für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann den Stationen Brünn und Holubitz der priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft u. Teschen der K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn andererseits in Kraft.

Mit dem Tage der Einführung dieses Tarifes wird das vom 1. Juli 1889 gültige Tarifheft 1 des Galizisch - Oesterr.-Böhmischen Eisenbahnverbandes sammt den Nachträgen I—III aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. im Wege der Verbandstationen zum Preise von 2 fl. per Stück zu beziehen.

Wien, am 18. August 1893. (1807)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina. Temporärer Anhang zu dem vom 1. September 1892 gültigen Tarife für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina, gültig vom 1. August 1893. Auf dem Titelblatte des obgenannten temporären Anhanges ist hinter den Worten: „Breslau - Warschauer Eisenbahn" nachzutragen: „jedoch nur dann, wenn die Versandgegenstände thatsächlich für Futterzwecke Verwendung finden.

Der Frachtbrief muss daher die Erklärung enthalten, dass diese Artikel zu Futterzwecken bestimmt sind".

Wien, 31. Juli 1893. (1808)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. Beigabe eines Ergänzungsblattes zum Nachtrag III des Theiles II, Heft I. Dem in der Nummer 64 dieses Blattes vom 19. d. Mts. (Seite I) angekündigten Nachtrage III zum Verbandstarife Theil II, Heft 1 wird ein Ergänzungsblatt beigelegt, welches die Tarifirung für „Sesamöl" und die Abänderung der Tarifirung vom Schnittpunkte für die Artikel „Castoröl (Ricinusöl) in Fässern" und „Cocosöl" enthält.

Wien, 18. August 1893. (1809)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Eröffnung der Station „Luschtenitz" für den Gesammtverkehr. Anlässlich der am 1. September 1893 erfolgenden Eröffnung der Station Luschtenitz für den Gesammtverkehr ist in den Frachttarifen bei dieser Station der angesetzte Stern (*) zu streichen.

Wien, am 12. August 1893. (1810)
Die Direktion.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Südfrankreich via Schweiz. Aufhebung von Ausnahmetarifen für die Beförderung von Wein und leeren Fässern. Am 1. Oktober l. J. treten nachstehende Tarife ohne Ersatz ausser Kraft:

1. Spezialtarif für die Beförderung von Wein in Fässern etc. zwischen Stationen der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft einerseits und Genf transit, Verrières transit etc. andererseits vom 1./10. Juni 1880;
2. Ausnahmetarif für die Beförderung von Wein und leeren Fässern zwischen Kaiser-Ebersdorf und Passau-Donaulände einerseits und Genf transit, Verrières transit etc. andererseits vom 10. Juli 1880;
3. Ausnahmetarif für die Beförderung von Wein und Weinmost in Fässern sowie von leeren Fässern zwischen Stationen der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn, der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn - Gesellschaft, der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (nördliche, östliche und Theisslinie) und der Ersten Siebenbürger Eisenbahn einerseits und Delle transit, Verrières transit und Genf transit anderseits vom 10. November 1880;
4. Ausnahmetarif für die Beförderung von Wein in Fässern und von leeren Fässern zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft, der Ungarischen Westbahn und der Báttaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau-) Bahn einerseits und Romanshorn und Rorschach, ferner Delle transit, Verrières transit und Genf transit anderseits vom 1. Juni 1882.

Wien, am 17. August 1893. (1811)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts - Gesellschaft. Quarantänetaxen im Güterverkehre mit Bulgarien. Mit Rücksicht auf die seitens der Bulgarischen Regierung mit 6. August l. J. gegen die Einschleppung der Choleraepidemie getroffenen Quarantänemaassnahmen sieht sich die Donau - Dampfschifffahrts - Gesellschaft veranlasst, zur Deckung der derselben hierdurch entstehenden Auslagen für Sanitätswache, doppelte Lademanipulation etc. von der im Nachtrage VI zum Haupttarife für den Eilgut- und Frachtenverkehr vom Schifffahrtsbeginne 1891 vorgesehenen Bestimmung Gebrauch zu machen und nachstehenden Quarantänezuschlag einzuheben und zwar:

für alle Güter ohne Rücksicht auf deren Provenienz, welche für Bulgarische Stationen bestimmt sind und daselbst in Quarantäne kommen, 20 Cts. pro 100 kg.

Die Aufrechnung und Einhebung dieser Gebühr erfolgt an der Bestimmungsstation.

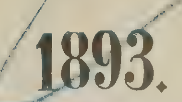
Wien, 16. August 1893. (1812)
Die Direktion
der Ersten K. K. priv.
Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Eisern-Siegener Eisenbahn. Die in dem Lokal-Gütertarife vom 1. Oktober 1888 enthaltenen, in den Tarif vom 1. Juni 1893 nicht übernommenen Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Roheisen von den Stationen Eisern und Hain nach Siegen bleiben über den 31. August hinaus als Sätze des Ausnahmetarifs 17 bis auf weiteres in Geltung.

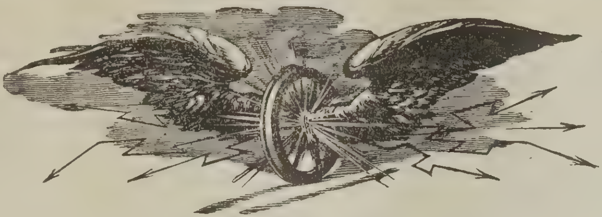
Siegen, den 18. August 1893. (1813)
Die Direktion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 66. **Zeitung des Vereins** 1893.



Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 26. August 1893.

Dieser Nummer liegt Nr. 16 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren.*)

Bergbahnen, von deren Höhen aus Auge und Herz durch prangende Naturgärten, träumerische Seen und fernliegende Gebirge entzückt werden, gibt es genug in der Schweiz. Bahnen aber, die in so grosse Nähe der Gletscher führen, gab es bisher nicht, die Mürrenbahn ist die erste. Es ist nicht eigentlich liebliche Schönheit, was von Mürren aus sich bietet, es ist das Grandiose, Ueberwältigende der in nächste Nähe gerückten Gebirgs- und Gletscherwelt, was die Phantasie des Reisenden so mächtig anzieht. Dazu die grausige Tiefe der jäh ins Lauterbrunnenthal abfallenden Felswände — für die der Oberländer den Ausdruck „Mürren“ (Mauern) hat, daher der Name des Ortes. — Von der Bahn aus vernimmt man das Getöse der Lawinen und sieht sie fliessen gleich einem Wasserfall. Nimmt der Tourist ein Fernrohr zur Hand, so sieht er auf den grünen Bändern des schwarzen Mönch die Gemsen grasen. Starr und dräuend, und doch wieder friedlich und harmlos liegt das Ganze vor uns. Die Scenerie wird von Grütschalp nach Mürren stetig wilder, überraschender. Die Reisenden erheben sich unwillkürlich von ihren Sitzen und in Bewunderung suchen sie das ungeahnte gewaltige Bild in sich aufzunehmen. Der Eindruck ist unvergesslich.

Nachdem die Brünigbahn die bedeutenden Fremdencentren Luzern und Interlaken verbunden hatte, wurden seither, wie zur Zeit um Luzern, auch in der Umgebung von Interlaken unablässig auf die lohnendsten Aussichtspunkte Bergbahnen gebaut. Von allen diesen verspricht ohne Zweifel die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren den grössten finanziellen Erfolg, weil sie die mächtigen Wasserläufe in und über dem Lauterbrunnenthal zweckdienlich benutzte. Durch deren Verwendung erhielt sie eine billige Anlage, die ihr geringe Betriebsausgaben verursacht und den Reisenden nebstdem eine angenehme Fahrt bietet. Die Mürrenbahn, wenn für Dampfbetrieb gebaut, wäre voraussichtlich ebenso unrentabel geworden, wie die sämmtlichen Schweizerischen Bergbahnen mit Lokomotivbetrieb, mit Ausnahme der ältesten, der Vitznau-Rigibahn. Freilich ist die Mürrenbahn, deren Lageplan und Trasse auf Seite 628 im Verhältniss von 1 : 40000 veranschaulicht ist, weniger leistungsfähig als Bahnen mit Dampfbetrieb, bei denen mehrere Züge sich auf kurze Distanzen folgen können und eine den Variationen des Verkehrs angemessene Beförderung möglich ist. Die Bahn kann alle

*) Nach einer Broschüre des Inspektors der Berner Oberlandbahnen, Herrn E. Strub, welche uns der Verfasser gütigst zur Benutzung überlassen hat, herausgegeben von der „Schweizerischen Bauzeitung“. Die fragliche Broschüre bietet nicht nur eine treffliche Beschreibung der Mürrenbahn, sondern zugleich eine kritische Besprechung der Schweizerischen Bergbahnen überhaupt, welche die volle Beachtung der Fachmänner verdient. Hinsichtlich der speziellen technischen Ausführungen müssen wir unsere Leser auf die Broschüre selbst verweisen, welche von der Administration der Schweizerischen Bauzeitung in Zürich zu beziehen ist. Letztere hat die Güte gehabt, uns die Clichés der zur Broschüre gehörenden Abbildungen, deren Nachdruck verboten ist, soweit wir solche benöthigten, zur Disposition zu stellen, wofür wir derselben an dieser Stelle noch unsern verbindlichen Dank aussprechen. Die Redaktion.

30 Minuten nur 40 Personen in jeder Richtung befördern, nicht selten möchten aber 100—150 Personen gleichzeitig fahren. Ein Transportzwang, wie bei anderen Bahnen, braucht aber für Luxusbahnen nicht zu bestehen, obwohl er in das Rechtsbewusstsein der Reisenden übergegangen ist. Dieser missliche Umstand ist jedoch gegenüber den Vorzügen, die das angewendete Betriebssystem in sich schliesst, nicht derart, dass Lokomotivbetrieb sich rechtfertigen liesse. Weil eben lange, zumal steile Seilbahnen nicht die gewünschte Leistungsfähigkeit besitzen, sollte um so mehr auf möglichste Herabminderung dieses Uebelstandes Bedacht genommen und wohl in Erwägung gezogen werden, wie die vorhandenen Wasserkräfte am zweckdienlichsten verwendet werden können.

das Stationsgebäude in ein 100 m^3 fassendes, offenes Reservoir der Seilbahn.

Die sehr günstige Lage der Quellen, die beträchtlich über die Bedürfnisse der Bahn ausreichende Quantität des Wassers, sowie die vorzüglichen Terrainverhältnisse und das bedeutende Gefäll auf eine verhältnissmässig kurze Leitung machten die Wahl des Betriebssystems für die zweite Sektion nicht schwer. Nicht weniger glücklich war die Wahl des elektrischen Systems selbst. Welch ein Unterschied zwischen diesem und dem veralteten, unschönen, theuren und häufig zu Störungen Anlass gebenden System mit doppelter oberirdischer Leitung, wie es sich an der Vevey-Montreux-Chillonbahn vorfindet!



Die Bauausführung der Lauterbrunnen - Mürrenbahn erfolgte in den Jahren 1890 und 1891, nachdem im Jahre 1887 die Konzession ertheilt worden war.[1]) Die Eröffnung fand am 14. August 1891 statt. Die Bahn zerfällt in zwei Sektionen, die unter sich in der Horizontalprojektion einen rechten Winkel bilden. Die erste ersteigt von Lauterbrunnen aus die Höhe der Grütschalp mittelst Drahtseilbahn und die zweite verbindet diese Umsteigstation mit Mürren durch eine Adhäsionsbahn mit elektrischem Betriebe. In einer Entfernung von 1 370 m von der Station Grütschalp kreuzt die elektrische Bahn den Staubbach, der das Wasser sowohl zum Betriebe der Seilbahn als auch der Turbinen für die elektrische Bahn liefert. Die Konzessionäre der Bahn sind verpflichtet, das zum Betriebe erforderliche Wasser dem Staubbach wieder zuzuführen, welche Bedingung zur Aufstellung des Turbinenhauses in nächster Nähe des Staubbaches nöthigte. Dieses befindet sich 250 m unterhalb jener Kreuzungsstelle. Die aus 25 cm weiten Gussröhren bestehende Druckleitung erstreckt sich dem Staubbach entlang bis hinauf zum Vereinigungspunkt der sogen. sieben Brunnen auf der Bletschenalp, von denen sechs durch zwei kleinere, offene Reservoirs aufgefangen werden. Die Druckhöhe dieser 1 100 m langen Leitung beträgt 230 m und es liefern die sechs Brunnen nach bis jetzt vorgenommenen Messungen wenigstens 50 Sekundenliter, wovon die zweite Sektion etwa 66 und die erste Sektion höchstens 2 l braucht. Bei der Kreuzungsstelle der Bahn und der Druckleitung zweigt eine schmiedeeiserne Leitung von 5,5 cm Lichtweite ab und führt an der Bahn entlang bis hinter

Das Betriebssystem der Akkumulatoren wurde bei der Projektabfassung ernstlich in Erwägung gezogen, aber fallen gelassen, weil es der Technik bis jetzt noch nicht gelungen ist, einige den Akkumulatoren anhaftende Nachtheile wesentlich zu verringern: der grosse Arbeitsverlust bei der Umwandlung der elektrischen Energie in chemische und umgekehrt, sowie die im Verhältniss zu den andern in der Technik verwendeten Energieumwandlern geringe Lebensdauer und ihr grosses Gewicht. Für die fast fortwährend mit 5 % steigende Bahn würden die Wagen ein Eigengewicht von etwa 12 t und mit Passagieren von 15 t erhalten haben. Die Akkumulatorenbatterie ist zweifellos, wenn einmal vervollkommnet, auf ebenen Strecken wegen Einfachheit der Einrichtung und Bewegungsfreiheit der Wagen ein sehr willkommenes Betriebsmittel. Bis jetzt hat sie sich noch nicht bewährt, zudem sind über ihren Betrieb zu wenig Erfahrungen und Resultate gewonnen worden.

I. Seilbahn Lauterbrunnen-Grütsch.

Die Drahtseilbahn beginnt (siehe die Abbildung auf Seite 629) am nördlichen Ende des Dorfes Lauterbrunnen, gegenüber der Station der Berner Oberlandbahnen, und führt in gerader Linie längs des linken Abhanges des Greifenbachtobels hinauf zur Grütschalp. Die untere Aufnahmestation wird mit einer Zufahrtsstrasse vom Hotel Steinbock in einer Länge von 110 m und in 10 % Steigung erreicht.[2])

[1]) Die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseil- und elektrischen Bahn von Lauterbrunnen nach Mürren wurde durch Bundesbeschluss vom 18. Juni 1887 den Herren Heer-Betrix, Marti und Frei & Haag ertheilt.

[2]) Für diese erste Sektion wäre, wie Herr Strub ausführt, eine bessere Verwendung des Wassers am Platze gewesen, wie überhaupt bei fast allen längern und besonders sehr steilen Seilbahnen der Betrieb mit Wasserübergewicht zu schwerfällig wird, wogegen beispielsweise das Betriebssystem an der Bürgenstockbahn und am Salvatore als aussergewöhnlich ökonomisch dasteht. Weil man dieses System zu wenig gewürdigt hat,

Hinsichtlich der Steigungsverhältnisse der Seilbahn ist zu bemerken, dass die Betriebslänge 1 380 m beträgt, die mittlere Steigung 55,47 % und der Höhenunterschied, auf jene bezogen, 670 m. Die beiden letzteren Maasse wurden bis jetzt von keiner zweiten Schweizerischen Seilbahn erreicht.

Das gewählte Längenprofil nöthigte zur Herabminderung der bedeutenden Bremsarbeit, wofür 2 Wege offen standen: entweder durch Benutzung eines der Profilkurve und dem Gewicht des Zugkabels angepassten Ballastkabels oder durch allmähliche, der Abnahme der Schwerkraftskomponente des Zugkabels entsprechende Entleerung des Wasserkastens. Letzteres gelangte zur Ausführung und zwar mit Rücksicht auf die geringern Anlagekosten und auf ein leichteres Zugkabel. Dagegen werden beim Wasserausfluss die Wagen schwerer, die abzubremsenden Kräfte grösser und bei unachtsamem Reguliren derselben kann der Zug stecken bleiben. Doch hat sich die Equilibrirung des Seilgewichtes in dieser Weise nicht als nachtheilig oder betriebstörend erwiesen. Es sind während der ersten Zeit des Betriebes einige Male Unregelmässigkeiten vorgekommen; nachdem aber das Personal geübter geworden, hat die Regulirung des Wasserausflusses nie wieder zu Uebelständen geführt.

In der Schweiz hat sich endlich ein einheitliches Unterbausystem für längere und steilere Seilbahnen herausgebildet. Wir finden es bei den zweischienigen Geleisanlagen am Bürgenstock, Salvatore, Wartenstein, Stanserhorn und in Serrières; von diesen Anlagen ist die älteste nach der Rückkehr Abt's aus Paris entstanden und steht nun als leuchtendes Beispiel da. Das System vereinigt lauter gute Eigenschaften in sich und ist deshalb mustergültig. Das Ziel eines jeden Projektes ist eine betriebssichere Bahn; dieses Ziel mit möglichst geringen Mitteln zu erreichen, ist die Aufgabe. Nach der praktischen Erfahrung und der theoretischen Untersuchung gehören die genannten Bahnen zu den betriebssichersten, folglich sind alle übrigen längeren drei- oder vierschienigen Bahnen mit unnöthig hohen Kosten erstellt worden. Zu diesen gehört auch die Lauterbrunnen-Grütschbahn. Deren gigantische Dimensionirung des Unterbaues befremdet um so mehr, als die Beischaffung der Baumaterialien wegen der grossen Transportweite und der starken Steigungen sehr erschwert wurde. Der 1 393 m lange Unterbau erforderte allein etwa 11 000 m³ geschichtetes Bruchstein-Mauerwerk oder 7,8 m³/m, wogegen bei zweischieniger Geleisanlage nur ungefähr 7 500 m³ nothwendig gewesen wären. Das m³ Mauerwerk kam im Durchschnitt auf 23 Frcs. zu stehen, sodass bei jenem System am Unterbaukörper allein über 80.000 Frcs. hätten erspart werden können.

sind auch Anlage und Betrieb der Lauterbrunnen-Grütschbahn etwas schwerfällig ausgefallen, und bei keiner zweiten Bahn wäre bis jetzt die Ausnutzung der Wasserkräfte zur Uebertragung mittelst Elektrizität billiger zu stehen gekommen als hier. Dazu hätte sich der Vortheil gesellt, Maschinenhaus und Stromleitung beider Sektionen gemeinschaftlich verwenden zu können. Ueber die Vorzüge der Aufstellung eines festen Motors gegenüber dem Betriebe mit Wasserübergewicht verweisen wir auf die Ausführungen unserer Quelle S. 9 und 10. Kann die gleiche elektrische Kraftübertragung auch zu andern Zwecken, wie beispielsweise am Bürgenstock und Salvatore zur Beleuchtung benutzt werden, so kommt dieses System billiger zu stehen, als das des Ballastwasserbetriebes.



Photographie von Braun, Clement & Co. Nachf. in Dornach i./E.

Der Unterbau-Mauerkörper ist durchwegs auf horizontal abgestuften Baugrund, der überall aus verwittertem Bergsturzmaterial von grosser Konsistenz besteht, massiv aufgeführt. Er bildet zwei durchgehende Rippen von je 50 cm Breite zur Aufnahme der Langschwellen. Alle Aufträge sind bis auf den obersten als Viadukte behandelt; der grösste kommt auf einer Länge von 203 m vor und erreicht eine Maximalhöhe von 12 m. Ihre Gewölbe sind halbkreisförmig ausgeführt. Der Baugrund ist im oberen Theil der Bahn mit Blechträgern von je 20 m Länge überbrückt, die in Abständen von 10 m abwechselnd auf steinernen und eisernen Pfeilern ruhen. Die Anwendung dieser Eisenkonstruktion wurde gewählt wegen Mangel an Bruchsteinen in der Nähe der Brücke. In Einschnitten liegen beiderseitig gepflasterte Schalen, die vornehmlich zur Aufnahme des abfliessenden Ballastwassers dienen. In der Mitte der Bahn liegt ein durchgehender hölzerner Laufsteg zur Begehung und Kontrole der Bahn. Ebenso befindet sich ein solcher, jedoch mit Geländer, auf der rechten Seite der Viadukte und hat den Zweck, dem Wärter überall zu ermöglichen, den Wagen auszuweichen und ihm auch eine sichere Begehung bei Schnee und Eislage zu gestatten. Dieser Steg kann ferner von den Reisenden im Falle des Steckenbleibens der Wagen benutzt werden.

Das Geleise der Seilbahn hat 1 m Spurweite. Die Ausweichung besitzt Kurvenradien von 1 000 m und eine Entfernung der Geleiseachsen von 3 m, sodass beim Begegnen der Wagen zwischen beiden ein lichter Abstand von 50 cm bleibt.

Ihre grossen Radien sichern dem Kabel eine solide und schonende Führung, welche Vorzüge bei keiner anderen Seilbahn in so hohem Maasse hervortreten. Auch beim oberen Ende der Bahn ist auf die Führung des Kabels besonderer Werth gelegt worden, indem an Stelle der sonst gebräuchlichen Ablenkrollen die Geleise auf 38 m Länge auseinander gezogen sind, wodurch das Kabel in einem grossen Bogen allmählich auf die Umleitungsrolle gelenkt wird.

Die Langschwellen, 6 m lang, 18 cm hoch und 21 cm breit, bestehen aus sehr schönem kantigen Lärchenholz aus Unterwallis. Sie sind mit je 2 Schrauben 60 cm tief in die Mauerrippen verankert und erhalten ihre Kontinuität durch 40 cm lange Betonaufgüsse, in welche die Schwellenenden um einige Centimeter eingegossen sind. Ein Verziehen der Langschwellen konnte bisher nirgends beobachtet werden, hingegen sind sie im vergangenen Frühjahr rissig geworden, worauf die obere Fläche mit einer Mischung von Sand, Theer und Pech warm überzogen und die Risse ausgegossen wurden. Der Oberbau forderte 115 m^3 Langschwellen, die 12 880 Frcs. oder 112 Frcs. für 1 m^3 kosteten. Da die Langschwellen grösstentheils im Kern geschnitten sind, so werden sie ohne Zweifel von grosser Dauer sein. Sie wurden an mehreren Stellen auf ihre Widerstandsfähigkeit gegen Herausreissen bis zu 5 000 kg Belastung erprobt, wobei weder eine Lockerung des Mauerwerks noch eine Nachgiebigkeit der Schwellen wahrgenommen werden konnte. Die Einschaltung hölzerner Schwellen sollte bezwecken, einmal die Montirung des Oberbaues zu erleichtern und andererseits zwischen dem starren Unter- und Oberbau ein elastisches, die Dilatationskräfte verminderndes Zwischenglied zu erhalten. Erstere Voraussetzung hat sich insofern als eine irrige erwiesen, als die Langschwellen nicht direkt auf die Mauerrippen verankert werden konnten, sondern sämmtlich nach genauer Ausrichtung mit Beton untergossen werden mussten.

Im übrigen bietet der Oberbau der Seilbahn wenig neues, ausser etwa die unsymmetrische Lage der Zahnstange, wodurch das Kabel näher an die Geleisachse gerückt werden konnte.

Die Seilbahnwagen (siehe nebenstehende Abbildung) sind, wie die der übrigen mit Wasserübergewicht betriebenen steileren Bahnen, mit der Spindelbremse, der automatischen Fallbremse und einem Centrifugalregulator ausgerüstet, welch' letzterer bei Ueberschreitung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit das Fallgewicht der automatischen Bremse auslöst. Die ersteren beiden Bremsen können von beiden Plattformen aus bedient werden und vertheilen ihre Bremswirkung gleichmässig auf beide Zahnradachsen. Sämmtliche Bremsen sind aus bestem Material gefertigt, leicht zugänglich und sehr wirksam.

Die Bremsscheiben der Handbremsen sind mit den üblichen um 90° geneigten Rollen versehen, die bezwecken sollen, die Druckfläche zu vergrössern und den Bremsklotzdruck zu verstärken.

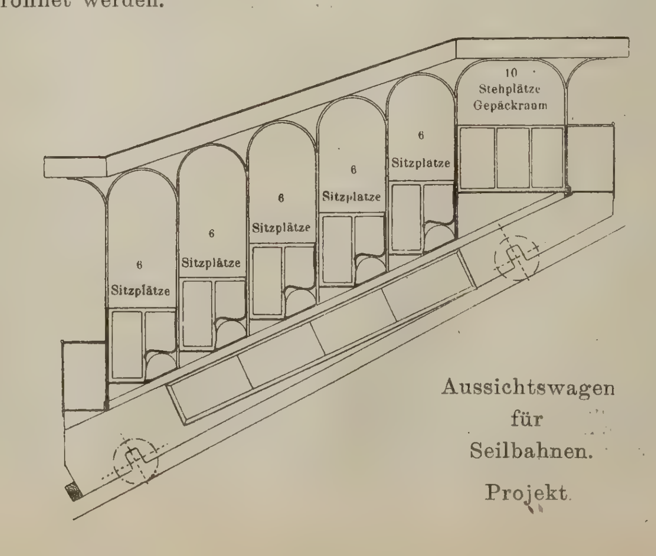
Die Handbremsen sind als Schliessbremsen konstruirt, wobei die gleichmässige Regulirung der Fahrgeschwindigkeit etwas erschwert wird, indem der Führer an der Bremskurbel mit konstanter Kraft zu manipuliren hat. Hingegen erhöhen diese Bremsen die Betriebssicherheit insofern, als bei nachlässiger, ungenügender Schliessung derselben die Wagen während des Belastens in unbeabsichtigte Bewegung gerathen und bei Abwesenheit des Führers durchgehen können. Weil bei Seilbahnen die Sicherheit des Betriebes nicht ausschliesslich von der persönlichen Zuverlässigkeit des Wagenführers abhängig gemacht werden darf, so sollte jeder Wagen mit einer Schliessbremse oder einer Centrifugalbremse ausgerüstet sein.

Die Wasserkästen fassen 7,5 m^3, wovon ein der Kabelkomponente entsprechendes Gewicht während der Fahrt abgelassen wird. Hierzu bedient sich der Führer eines Ventils, das er mittelst eines auf der Höhe der Bremskurbel placirten Rädchens mit der linken Hand in Einschnitten öffnet und über den Viadukten schliesst. Zur Ausführung einer Leerfahrt müssen mindestens 3,5 m^3 Wasser gefasst werden, woraus sich die gesammten Eigenwiderstände zu 760 kg ermitteln lassen.

Der Seilbahnwagen wiegt unbeladen 8 t und mit Ballast und Kühlwasser beinahe 16 t, ein Ungeheuer auf einem Gefälle von 1 : 1,66.



Die Anordnung des Oberkastens ist ähnlich jener der meisten übrigen Bahnen, welche insofern nicht zweckmässig erscheint, als den Reisenden nur seitliche Aussicht geboten und ihnen der Blick ins Thal fast gänzlich verdeckt wird. Mit einer Konstruktion des Oberkastens etwa nach untenstehender Abbildung würden offenbar Bergbahnen mit so imposantem ballongleichen Aufstieg neue unvergleichliche Reize eröffnet werden.

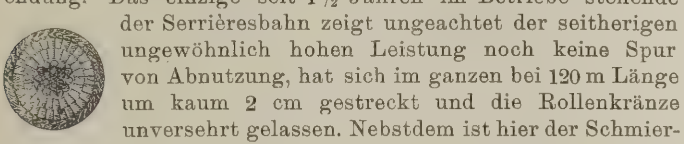


Aussichtswagen für Seilbahnen. Projekt.

Das Drahtseil trägt bei 7,3 t Belastung 62 t bis zum Bruche und hat aussen 126 Drähte von 2,63 mm, innen 72 von 1,3 mm; es ist nach Lang's Patent verseilt und hat 32,5 mm Durchmesser und 3,5 kg/m Gewicht. Das Kabel hat bis Ende 1892 etwa 5 000 km zurückgelegt, in welcher Zeit es sich um 15 m gestreckt hat.

Die muthmaassliche Dauer dieses Kabels, das jährlich bei etwa 2 200 Fahrten 3 030 km zurücklegt, kann auf 8–10 Jahre geschätzt werden.

Die runden Kabel fanden leider bis jetzt wenig Anwendung. Das einzige seit $1^1/_2$ Jahren im Betriebe stehende der Serrièresbahn zeigt ungeachtet der seitherigen ungewöhnlich hohen Leistung noch keine Spur von Abnutzung, hat sich im ganzen bei 120 m Länge um kaum 2 cm gestreckt und die Rollenkränze unversehrt gelassen. Nebstdem ist hier der Schmiermaterialverbrauch ein relativ bedeutend geringerer als bei allen übrigen Bahnen.



Gegenüber der gewöhnlichen Verseilung ist der grosse Querschnitt der äusseren Drähte, die glatte Aussenfläche, die unbedeutende Längung, der kompakte und wasserdichte Querschnitt, der kleine Kabeldurchmesser und die durch alle diese Eigenschaften bedingte grössere Lebensdauer und ruhigere Bewegung des neuen Kabels hervorzuheben. Auch darf nicht unerwähnt bleiben, dass bei diesen die äussere Drahtschicht ausgewechselt werden kann. Das gewöhnliche Kabel mit seiner geringen Berührungsfläche, seinen scharf vorspringenden runden Drähtchen, muss mit seinem wellenförmigen Längenschnitt über die Rollen hinwegholpern, diese einschneidend, erschütternd und sein Fett abstreifend. Wir haben Kabel, die seit 13 Jahren im Betriebe stehen und während der Hälfte dieser Zeit im Schnee liegen. Die Hanfseele solcher Kabel vermodert und der Rost schwächt unablässig die inneren Drähte, ohne dass äusserlich etwas davon sichtbar wird, als etwa nach Jahren auftretende abnormale Streckungen, wohl eine Folge von Litzenverschiebungen, die morsche Stellen der Hanfseele verursachen. Da also gewöhnliche Kabel mit Hanfseelen ein hohes Alter nicht ohne bedenkliche innere Schwächung ertragen, so sind auch aus diesem Grunde die empfohlenen Drahtseile vorzuziehen. Den Drähten dieser Seile kann bei der Walzung eine spezifische Zugfestigkeit von höchstens 100 kg/mm² gegeben werden, wodurch die schädliche Anwendung zu harter Kabel von vornherein ausgeschlossen ist. Ohne Zweifel wird die gegenwärtige unvollkommene Kabelkonstruktion nach etwa 20 Jahren bei unseren Seilbahnen nicht mehr zu treffen sein.

Es gibt keinen einfacheren, leichteren, ökonomischeren und sichereren Betrieb als den einer gut angelegten Seilbahn. Dass diese Behauptung zutreffend ist, wird bewiesen dadurch, dass er während einem 13jährigen Bestande keinen Unfall zu verzeichnen hat, dass ferner die meisten dieser kleinen Anlagen eine befriedigende Rendite abwerfen. Und die übrigen würden gleichfalls eine solche aufweisen, wenn sie rationeller angelegt wären. Aber ihnen droht eine Gefahr: die leichtfertige Konzessionsertheilung und der Bau von unmittelbar daneben liegenden Konkurrenzbahnen. So erhielt die Pilatusbahn vor einigen Tagen in der Stanserhornbahn einen gefährlichen Konkurrenten, welcher nicht verfehlen wird, um die Hälfte niedrigere Fahrtaxen, sowie die ruhigere und angenehmere Fahrt anzupreisen. Für die Leubringer Bahn wird zur Aktienzeichnung aufgefordert, während die daneben liegende Seilbahn Biel-Magglingen seit ihrer Eröffnung noch keine Dividenden zahlen konnte. Der Bundesrath befürwortete die Konzession für die Napfbahn, obwohl es bekannt ist, dass von den Zahnradbahnen ausser der alten Rigibahn keine zweite eine befriedigende Rendite abwirft, und es handgreiflich ist, dass von allen diesen eine Napfbahn die geringste Aussicht auf finanziellen Erfolg hat. Im Berner Oberland liegt die Rothornbahn auf dem Rücken, die finanzielle Lage der Beatenbergbahn ist bekannt, und ohne nur das Ergebniss der im Baue stehenden Bahnen abzuwarten, wird jetzt schon eifrig für eine Harderbahn „gegründelt". Viele Bergbahnen sind um 50 Jahre zu früh gebaut und nun verzehren sie sich zum Theil gegenseitig.

(Fortsetzung folgt.)

Vorschriften über die Werkstattthätigkeit der Kandidaten des Maschinen-Ingenieurfaches vor Ablegung der Vorprüfung und über die praktische Ausbildung der Regierungs-Bauführer dieser Fachrichtung in Württemberg.

Am 30. Juni d. J. sind von den Ministerien der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, des Innern, des Kirchen- und Schulwesens und der Finanzen auch Vorschriften über die Werkstattthätigkeit der Kandidaten des Maschinen-Ingenieurfaches vor Ablegung der Vorprüfung und über die praktische Ausbildung der Regierungs-Bauführer dieser Fachrichtung erlassen worden, welche, so weit möglich, den in Nr. 65 S. 622 d. Ztg. besprochenen Vorschriften über die praktische Ausbildung der Regierungs-Bauführer des Hochbau- und Bau-Ingenieurfaches gleichgebildet sind. Im übrigen ist diesen Vorschriften folgendes zu entnehmen:

Die 3jährige praktische Thätigkeit in Betrieben des Staates zerfällt

in eine wenigstens 1jährige, der Ablegung der mathematisch-naturwissenschaftlichen Vorprüfung vorhergehende Werkstattthätigkeit,

in eine 2jährige Beschäftigung nach der ersten Staatsprüfung im Werkstätten-Aufsichts-, Rechnungs- und Materialdienst, bei dem Entwerfen und der Ausführung von Maschinen und Maschinenanlagen und im Dienste bei einer Oberbehörde oder Werkstättenleitung.

Diejenigen, welche sich dem Staats-Eisenbahndienste widmen wollen, haben einen 3monatlichen Fahrdienst auf der Lokomotive durchzumachen und die Befähigung zur Führung von Lokomotiven und Zügen nachzuweisen.

Die Beschäftigung im Werkstätten-Aufsichts- und Rechnungsdienste soll 6 Monate, die Beschäftigung bei dem Entwerfen und der Ausführung von Maschinen- und Maschinenanlagen und im Materialdienste mindestens 12 Monate umfassen. Die Dauer der Beschäftigung bei einer Oberbehörde oder einer Werkstättenleitung soll wenigstens 3 Monate betragen.

In Bezug auf die praktische Werkstattthätigkeit sowie hinsichtlich der Beschäftigung der Regierungs-Bauführer ist stets im Auge zu behalten, dass die praktische Ausbildung den Zweck der Vorbereitung bildet, dass demnach jede nicht gerechtfertigte Inanspruchnahme des Auszubildenden nach Möglichkeit vermieden werden muss.

Die Werkstattthätigkeit soll dazu dienen, dass die Maschinen-Baubeflissenen sich durch eigene Anschauung und eigene Mitarbeit mit dem gewählten Fach bekannt machen.

Die Handfertigkeiten im Feilen, Meisseln, Schmieden, Hobeln, Drehen usw. hat sich der Kandidat soweit anzueignen, dass er an der Ausführung und Aufstellung von Maschinen selbstthätig theilnehmen kann und dass er befähigt wird, die Schwierigkeiten der einzelnen Arbeiten zu beurtheilen.

Besonderer Werth ist sodann bei der Ausbildung zu legen auf die Kenntniss der Materialien und ihres Verhaltens bei der Bearbeitung, ferner auf die Kenntniss der Methoden der letzteren, auf die Handhabung der Werkzeuge und die Benutzung der Werkzeugmaschinen, auf die Kenntniss der im Maschinenbau üblichen Formen, sowohl hinsichtlich ihrer Zweckmässigkeit als auch in Bezug auf die Entwickelung des Formensinnes an sich. Der Förderung in letzterer Richtung hat insbesondere die Thätigkeit in der Formerei und Modellschreinerei zu dienen.

Der unmittelbare Verkehr mit den Arbeitern und die eigene Mitarbeit unter den gleichen Verhältnissen, unter denen diese thätig sind, sollen ausserdem dazu beitragen, dass der Maschinen-Baubeflissene die Arbeiter richtig beurtheilen und behandeln lernt.

Die Thätigkeit als Schlosser soll mindestens 6 Monate umfassen, diejenige als Former 2 Monate. Weist der Kandidat Beschäftigung als Modellschreiner nach, so ist ihm diese bis

zu 1 Monat auf die geforderte Thätigkeit als Former anzurechnen. Auf die Thätigkeit in der Schmiede und Dreherei ist je mindestens 1 Monat zu verwenden.

Eine Belohnung wird dem Kandidaten während der 1jährigen praktischen Beschäftigung in den Staatswerkstätten nicht gewährt.

Die der zweiten Staatsprüfung vorangehende 2jährige praktische Ausbildung der Regierungs-Bauführer hat derart zu erfolgen, dass der Lokomotiv-Fahrdienst oder die sonstige besondere Thätigkeit in der gewählten Fachrichtung thunlichst der übrigen Beschäftigung vorangeht. Während der Dauer dieser besonderen fachlichen Thätigkeiten hat der Regierungs-Bauführer alle in der betreffenden Fachrichtung vorkommenden Arbeiten in Person zu verrichten und nach Ablauf der 3monatlichen Zeit eine etwa vorgeschriebene Prüfung abzulegen.

Bei der Abnahme der Lokomotivführer-Prüfung kann von der Prüfung in solchen Gegenständen abgesehen werden, deren Kenntniss durch die vorangegangenen Prüfungen (Schul-, Vor- und erste Staatsprüfung) als bereits nachgewiesen zu erachten ist. Ueber das Bestehen der Lokomotivführer-Prüfung ist dem Regierungs-Bauführer ein Zeugniss auszustellen.

Die 6monatliche Beschäftigung im Werkstätten-Aufsichts- und -Rechnungsdienste hat der Regierungs-Bauführer unter einem bestimmten Werkstättenvorstande oder Werkstätten-Abtheilungsleiter abzuleisten. Dieser ist zu beauftragen, den Bauführer mit allen Obliegenheiten eines Werkführers im Werkstättendienste bekannt zu machen. Dem Regierungs-Bauführer soll dabei Gelegenheit gegeben werden, die Leistungsfähigkeit der einzelnen Arbeiter, die Güte der von denselben gefertigten Arbeiten, die Vertheilung der Arbeit an verschiedene Arbeitergruppen, das Ineinandergreifen der Arbeiten der einzelnen Werkstättenabtheilungen, die Zutheilung und die Güte der zu verwendenden Materialien beurtheilen zu lernen. Der Regierungs-Bauführer soll ferner bei der Prüfung neuer oder ausgebesserter Maschinen oder Wagen, bei der Uebernahme von Maschinen, Werkzeugen und Werkstättenmaterialien mitwirken und sich mit dem Werkstätten-Rechnungswesen, soweit es zu den Obliegenheiten eines Werkführers gehört, vertraut machen. Während der letzten 3 Monate dieser Beschäftigung ist ihm nach Thunlichkeit eine kleinere Abtheilung zur selbstständigen Beaufsichtigung oder die Stellvertretung eines Werkführers zu übertragen. In dem über diese Thätigkeit auszustellenden Zeugniss ist anzugeben, in welchen Werkstättenabtheilungen der Regierungs-Bauführer beschäftigt gewesen ist; das Zeugniss muss sich zugleich über die Gesammtleistung desselben, sowie darüber aussprechen, inwieweit der Regierungs-Bauführer in den vorbezeichneten Thätigkeiten Kenntnisse und Befähigung erlangt hat.

Während der 12monatlichen Beschäftigung bei dem Entwerfen und der Ausführung von Maschinen und Maschinenanlagen, sowie im Materialdienst ist dem Regierungs-Bauführer thunlichst die Anfertigung solcher Entwürfe und Werkzeichnungen zu übertragen, deren Bearbeitung für seine Ausbildung besonders geeignet ist.

Von der eben beschriebenen 12monatlichen Thätigkeit des Regierungs-Bauführers können etwa 3 Monate zur Uebernahme und zu Prüfungen von Materialien auch auf den erzeugenden Werken verwendet werden; mindestens 6 Monate dieser Ausbildung müssen jedoch ausschliesslich auf die Beschäftigung beim Entwerfen und Ausführen von Maschinen und Maschinenanlagen entfallen.

Während der 3monatlichen Beschäftigung des Regierungs-Bauführers bei einer Oberbehörde oder bei einer Werkstättenleitung soll derselbe die Einrichtung und die Zuständigkeit jener Behörde und deren Geschäftsgang oder die Leitung technischer Betriebe kennen lernen.

Der Regierungs-Bauführer wird einige Zeit im Registratur-, Sekretariats- und Revisionsdienste verwendet. Ferner ist derselbe mit der Bearbeitung von Lieferungsbedingungen, mit der Ausschreibung und Abhaltung von öffentlichen Verdingungen, der Abschliessung von Lieferungsverträgen und mit der Abrechnung vertraut zu machen.

Die Oberbehörde stellt dem Regierungs-Bauführer über die bei ihr vollzogene Dienstleistung eine Bescheinigung aus.

Während der 2jährigen praktischen Ausbildung in staatlichen Werkstätten und bei der Oberbehörde können dem Regierungs-Bauführer Tagegelder nach den hierfür geltenden Bestimmungen gewährt werden, während der Dienstleistung bei der Oberbehörde jedoch nur insoweit, als er mit der Erledigung nicht gewöhnlicher, eine besondere Arbeitskraft erfordernder Aufträge betraut wird.

Findet die praktische Werkstattthätigkeit der Kandidaten und die praktische Ausbildung der Regierungs-Bauführer ausserhalb der staatlichen Betriebe statt, so haben die Zeugnisse, welche als Zulassungsbedingung zur mathematisch-naturwissenschaftlichen Vorprüfung bezw. zur zweiten Staatsprüfung in Bezug auf die praktische Thätigkeit erlangt sind, besonderen, in der Verfügung näher bezeichneten Anforderungen zu genügen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 8,4 km lange Strecke Zsebely-Csákovár der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, (welche am 7. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde) und die 26,888 km lange Strecke Sauwerd-Roodeschool der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (welche am 16. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde), sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2414 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung der Strecke Zsebely-Csákovár der Königlich Ungarischen Staatsbahnen zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 2437 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung der Strecke Sauwerd-Roodeschool der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 2459 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend Antrag der Bayerischen Staatsbahn auf Aenderung der Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 2476 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag der Nord-Milano-Eisenbahn auf Theilnahme an dem Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die gemeinschaftliche Direktorenkonferenz.

In der letzten in Pressburg abgehaltenen Konferenz der Eisenbahndirektoren Oesterreich-Ungarns kamen folgende wichtigere Gegenstände zur Berathung bezw. Beschlussfassung: 1. Ein Erlass des Oesterreichischen Handelsministeriums mit einer Eingabe des Vereins „Kommunikation“, betreffend Uebernahme der durch Umkartirung erreichbaren billigsten Frachtsätze in die bezüglichen direkten Tarife; ferner betreffend die möglichst baldige Erledigung von Parteiansprüchen mit Rücksicht auf die drohende Verjährung. Das Tarifkomitee wurde zur eingehenden Berichterstattung hierüber angewiesen. 2. Das Ersuchen der beiderseitigen Handelsministerien um Zulassung von Delegirten der Handels- und Gewerbekammern von Wien und Budapest zu den Direktorenkonferenzen. Dasselbe wurde mit der Begründung abgelehnt, dass dies bei dem internen Charakter dieser Konferenzen nicht angängig sei, es sich aber dafür empfehle, zu der in Aussicht genommenen Einberufung einer Enquete auch Vertreter der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen zuzuziehen. 3. Der vom Handelsministerium befürwortete Abschluss einer Verhandlung mit dem K. und K. Kriegsministerium wegen Feststellung einer 3jährigen Präklusivfrist für Portorückvergütungen, welche Angelegenheit einem Juristenkomitee zur Antragstellung überwiesen wurde. 4. Der Antrag auf Einführung periodischer Konferenzen der Vorstände der Rückvergütungsbüreaus zum Zweck der gemeinsamen Erörterung von Fachfragen, welcher 3 Komitees zur Berathung zugewiesen wurden. 5. Sodann gelangten sämmtliche Anträge des Tarifkomitees auf Abänderung der Zusatzbestimmungen und Deklassifikation verschiedener Arten Güter zur Annahme, darunter die von den Wiener und Nordböhmischen Glasindustriellen nachgesuchte Deklassifikation des Artikels „Hohlglaswaaren“, wodurch die Gleichstellung der Oesterreichisch-Ungarischen Klassifikation mit der Deutschen angestrebt wurde und 6. die Anträge auf Abänderungen der Zusatzbestimmungen, betreffend die Frachtberechnung für Wagenladungsgüter der Klasse C und

Spezialtarif 2 und 3, sowie der grössere und wichtigere Theil der von der Geschäftswelt beantragten Abänderungen.

Die Konzessionsurkunde der Leoben-Vordernberger Bahn.

Diese A. H. Urkunde vom 8. Juli 1869 wurde zufolge einer Kundmachung in der diesjährigen Nr. 93 des „Verordnungsbl. für Eisenb. und Schifff." in einigen Punkten abgeändert und zwar dahin: 1. Die Staatsverwaltung ist berechtigt, diese Bahn vom 8. Juli 1899 angefangen unter der Bedingung einzulösen, dass der Einlösungspreis nach dem Reinerträgniss der vorangegangenen letzten 7 Jahre, nach Abzug der zwei ungünstigsten Jahre, daher im Durchschnitte der verbleibenden 5 Jahre berechnet werde. 2. Dieses Jahreserträgniss muss aber mindestens zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegebenen Prioritätsobligationen und des 5 % Aktienkapitals innerhalb der ganzen Konzessionsdauer ausreichen, sonst wird dieser Jahresbetrag der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde gelegt. 3. Diese Entschädigung ist der Gesellschaft bis zur Tilgung der Prioritäten bezw. während der ganzen Konzessionsdauer jährlich am 30. Juni und 31. Dezember in nachhinein fälligen Raten auszubezahlen. 4. Vom Tage der Einlösung der Bahn tritt der Staat in das Eigenthum derselben, mit allem ihrem Zubehör, daher auch der Fahrbetriebsmittel und Materialvorräthe sowie des aus dem Anlagekapital gebildeten Betriebs- und Reservefonds ein. 5. Die Gesellschaft behält sowohl beim Erlöschen dieser Konzession, als bei der Einlösung der Bahn das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben sowie aller aus solchen Erträgnissen errichteten Anlagen, welche von der Staatsverwaltung nicht als Zubehör der Bahn bezeichnet und gestattet wurden.

Die Sicherheitswagen beim Eisenbahntransport explosiver Gegenstände.

Auch in der neuen, am 1. September d. J. in Kraft tretenden Verordnung (siehe Nr. 62 S. 597 d. Ztg.) ist die ältere Bestimmung enthalten, dass die Wagen hinter den mit explosiven Gütern verladenen Eisenbahnwagen als Sicherheitswagen eingereiht werden sollen. Infolge einer unzutreffenden Auslegung dieser Bestimmung hat das K. K. Handelsministerium entschieden, dass nur, sofern beladene Wagen als Schutzwagen benutzt werden, dieselben, jedoch lediglich zum Schutze der darin verladenen Güter, gedeckt sein müssen, was aber keinesfalls ausschliesst, dass auch leere offene Wagen zu diesem Zwecke verwendet werden können. Die Vorschrift, betreffend die Regelung des Transports explosiver Gegenstände, ist in einer grösseren und kleineren Sonderausgabe zu 70 bezw. 12 kr. in der Hof- und Staatsdruckerei erschienen, worüber das Nähere in Nr. 96 des „Verordnungsbl. für Eisenb. und Schifff." enthalten ist.

Maassnahmen gegen die Verschleppung der Cholera.

Vom K. K. Handelsministerium wurden die Bahnverwaltungen augefordert, die strenge Beobachtung der diesbezüglichen Verordnung vom 2. August 1886 ihrem Personal einzuschärfen. Namentlich sollen die Behörden in ihrer Bekämpfungsaktion gegen die Cholera von den Bahnorganen kräftigst unterstützt werden; diese haben alle Verfügungen prophylaktischer Natur zu treffen und es liegt ihnen die Anzeigepflicht in betreff choleraverdächtiger Erkrankungen, sowie die genaueste Beobachtung der hygienischen und sanitätspolizeilichen Vorschriften, endlich die Bereithaltung von Desinfektionsmittel-Vorräthen ob. Die K. K. Generalinspektion wird in allen diesen Beziehungen die strengste Kontrole üben.

Annahme ausländischen Silbergeldes als Zahlung.

Infolge einer Anfrage der Bozen-Meraner Bahn, ob dieselbe mit Rücksicht auf vorkommende Kursverluste verpflichtet sei, ausländisches Silbergeld als Zahlung anzunehmen, wurde entschieden, dass dieselbe mangels eines unmittelbaren Anschlusses der genannten Bahn an eine ausländische Nachbarbahn, gemäss § 8 des Betriebsreglements, nicht angehalten werden kann, ausländisches Silbergeld in Zahlung zu nehmen, sofern die Bahnverwaltung sich hierzu, um einem diesfälligen etwaigen Bedürfnisse zu genügen, nicht freiwillig bereit finden sollte.

Ertheilung, bezw. Verlängerung von Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt:

a) dem Civilingenieur Friedrich Seligmann in Wien für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Treibach-Althofen der Staatsbahnlinie Amstetten-Pontafel nach Klein-Glödnitz im Gurkthale auf die Dauer von 6 Monaten;

b) dem Bürgermeister von Deutschbrod, Wenzel Kabelac, für eine normalspurige Lokalbahn von einem geeigneten Punkte der Strecke Deutschbrod-Pardubitz der Oesterreichischen Nordwestbahn nächst Deutschbrod nach Przibyslau auf die Dauer eines Jahres; ferner

c) die dem Advokaten Dr. Ludwig Messek in Graz ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Dampftrambahn vom Südbahnhofe in Graz längs des linken Murufers bis nach Strassengel und Judendorf; endlich

d) die dem Bürgermeister der Stadt Radkersburg, Johann Reitter, ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn von der Station Radkersburg zur Steiermärkischen Landesgrenze in der Richtung gegen Bellatinz-Also-Lendva, beide auf weitere 6 Monate verlängert.

Legung zweiter Geleise.

Am 20. August d. J. wurde das zweite Geleis der 9 km langen Theilstrecke Waitzen-Veröcze der Hauptlinie (Wien)-Marchegg-Budapest dem Betriebe übergeben. Bis 1. Oktober d. J. sollen auch die 15 km lange Strecke Veröcze-Zebegeny und die 7 km lange Strecke Gran-Nana-Garamkövesd fertiggestellt sein, während die 13 km lange Strecke Zebegeny-Garamkövesd, die die meisten technischen Schwierigkeiten bietet, erst Ende April 1894 eröffnet werden dürfte.

Der Russisch-Deutsche Zollkrieg und die Oesterreichischen Eisenbahntarife.

Die Russische Regierung hat sich an die Oesterreichischen Bahnen gewendet, um ihre Mitwirkung bei den Tarifarbeiten zu erlangen und auf diese Art besonders ermässigte Verbandstarife im Verkehre mit Oesterreich erstellen zu können. Es wurden diesfalls Verhandlungen eingeleitet, bei denselben hat sich aber gezeigt, dass die Oesterreichischen Normaltarife bereits billiger sind, als die ermässigten Russischen Eisenbahntarife, sodass von Oesterreichischer Seite eine weitere Aktion in dieser Frage von selbst als ausgeschlossen erscheint.

Die Delegirten der Russischen Regierung haben in Wien insbesondere mit den Generaldirektionen der Oesterreichischen Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, jedoch ohne Erfolg, verhandelt.

Generalversammlung der Mährischen Grenzbahn.

Nachdem infolge eines Konfliktes zwischen der Generaldirektion der Staatsbahnen und der Gesellschaft, welcher im Hinblick auf das inzwischen abgeschlossene Verstaatlichungsübereinkommen hinfällig geworden ist, seit dem Jahre 1886 keine Rechnungsabschlüsse des Unternehmens erschienen sind, bezog sich die Berichterstattung des Verwaltungsrathes in der am 17. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung auf den Zeitraum von 7 Jahren. Aus der Bilanz geht hervor, dass die Einnahmen der Gesellschaft sich konstant auf einem Niveau erhalten haben, welches jede Hoffnung auf eine Besserung in den Verhältnissen des Unternehmens ausschliesst. Die Generalversammlung ertheilte dem Verwaltungsrathe für die Geschäftsgebahrung während der Zeit vom 1. Januar 1886 bis 31. Dezember 1892 das Absolutorium. Der nächste Punkt der Tagesordnung betraf die Vorlage des vom Verwaltungsrathe unter Beitritt des Prioritätenkurators mit der Regierung abgeschlossenen Uebereinkommens, betreffend den Ankauf der Mährischen Grenzbahn durch den Staat. Der Präsident empfahl eindringlich die Annahme dieses Uebereinkommens, indem er ausführte, dass sowohl Prioritäre, als auch Aktionäre Ursache hätten, zufrieden zu sein. Wenn die ersteren für den Verzicht auf das fünfte Verzinsungsprozent auch nur eine geringe Entschädigung erhalten, so müssten sie sich dafür sagen, dass eine staatlich garantirte 4 % Verzinsung einem Zustande vorzuziehen sei, der keine Garantie für die ungeschmälerte Aufrechterhaltung selbst des reduzirten Zinsertrages bot. Für die Aktionäre hingegen bedeute schon die ihnen gewährte mässige Rente einen Gewinn. Der Verwaltungsrath beantragte demnach, das Verstaatlichungsübereinkommen zu genehmigen und ihn zu der Durchführung der darin getroffenen Vereinbarungen zu ermächtigen. Er beantragte ferner, die Auflösung der Gesellschaft zu beschliessen und ihn auch mit der Einleitung der diesfalls nöthigen Schritte zu betrauen. Diese Anträge wurden angenommen. Die Generalversammlung fasste hierauf noch folgenden Beschluss: „Der Verwaltungsrath wird zur Erwirkung der infolge der Annahme des Verstaatlichungsübereinkommens erforderlichen Statutenänderungen, dass im Falle der Liquidirung der letztgewählte Revisionsausschuss zur Ertheilung des Absolutoriums über den Schlussbericht der Liquidatoren berufen sein wird, ermächtigt, und zwar mit derselben Wirkung, als ob diese Statutenänderung ihrem vollen Wortlaute nach von der Generalversammlung beschlossen worden wäre."

Versammlung der Prioritätengläubiger der Mährischen Grenzbahn.

In der am 19. d. Mts. abgehaltenen Versammlung wurde infolge der obigen Generalversammlung auch den Prioritären das diesbezügliche Verstaatlichungsübereinkommen zur Beschlussfassung vorgelegt. Der Vorsitzende, Landgerichtsrath Dr. Rippner, skizzirte die Geschichte der Kuratel und die seither wiederholt geführten Sanirungsverhandlungen und ertheilte hierauf dem Prioritätenkurator das Wort. Dieser schilderte seine Bemühungen, eine Sanirung des Unternehmens herbeizuführen. Da die Regierung von vornherein erklärt hatte, keinerlei finanzielle Opfer zu übernehmen, andererseits die Aktionäre ihre Zustimmung zu jedem Ausgleiche verweigerten, in welchem nicht auch ihre Interessen gewahrt würden, so gestaltete sich die Schaffung geordneter Verhältnisse naturgemäss ungemein schwierig. Der Kurator glaubt in dem Uebereinkommen die Interessen der Prioritätenbesitzer vollständig gewahrt. Es sei zu berücksichtigen, dass die neuen Obligationen die Befreiung von der Kuponstempel-Gebühr geniessen, was deshalb besonders wichtig sei, weil diese Befreiung bezüglich der alten Titres demnächst erlöschen und demnach ein Kuponabzug eintreten müsste. Die Vergütung an die Aktionäre musste zugestanden werden, weil ja ohne deren Zustimmung das Uebereinkommen nicht hätte zu stande kommen können. Diese Abfertigung sei übrigens nicht bedeutend und trage allen Umständen volle Rechnung. Das getroffene Abkommen sei der gerichtlichen Geltendmachung der Forderungen der Prioritätenbesitzer vorzuziehen. Auf dem Wege des Prozesses hätten die Prioritätenbesitzer im günstigsten Falle nicht mehr erhalten, als das Nominalkapital, für welches in Anbetracht der heutigen Zinsfussverhältnisse auch nicht mehr als eine 4 % Verzinsung zu erreichen wäre. Die Baarvergütung wäre in diesem Falle jedoch für die Obligationäre verloren gewesen. Das Uebereinkommen enthalte die günstigsten Bestimmungen, welche unter den gegebenen Verhältnissen zu erreichen waren, und deshalb habe er, der Kurator, sich für berechtigt gehalten, beim Kuratelgerichte die Genehmigung dieses Uebereinkommens zu beantragen. Auf eine Anfrage eines Prioritärs, ob die neuen 4 % Obligationen unbedingt die Pupillarsicherheit geniessen werden, erwidert der Kurator, dass nach dem Gesetze vom Jahre 1870, welches allen Eisenbahnprioritäten mit staatlicher Garantie die Eignung zur Anlage von Pupillengeldern zuerkenne, kein Zweifel darüber bestehen könne, dass auch die Obligationen der Grenzbahn dieses Vorzugsrechtes theilhaftig werden müssten, nachdem der Staat sich bezüglich dieser Titres nicht blos zu einer Garantie, sondern sogar zur Selbst- und Alleinzahlung verpflichtet habe. Der Vorsitzende schloss sich dieser Anschauung an unter Hinweis darauf, dass ja auch kürzlich den zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelten Aktien der Galizischen Carl Ludwigbahn die Pupillarsicherheit verliehen worden sei. — Nachdem keiner der anwesenden Prioritäre gegen das Uebereinkommen eine Einwendung erhob, enuncirte der Vorsitzende, dass die Versammlung dem Wunsche des Kurators — auf kuratelsbehördliche Genehmigung des Uebereinkommens — beitrete.

Der Reformtarif der Südbahn.

Die Generaldirektion dieser Gesellschaft hat an die Klagenfurter Handels- und Gewerbekammer ein von dieser mit Befriedigung aufgenommenes Schreiben gerichtet. Sie erinnert daran, dass sie, um der Kärntnerischen Montanindustrie die möglichsten tarifarischen Vortheile auch weiterhin zu gewährleisten, eine Reihe billigerer Taxen zugestanden hat, und dass sie auch die Versetzung von Farbwaaren, als Bleigelb usw., schon in Mengen unter 500 kg pro Frachtbrief von Klasse II in Klasse A in Aussicht genommen habe. Das Schreiben weist weiter nach, dass die Petita der Kammer bereits in weitreichendem Maasse von der Südbahngesellschaft berücksichtigt wurden.

Beitragspflicht zur Herstellung einer Eisenbahn-Zufahrtsstrasse (Rechtsfall).

Die Statthalterei in Prag hatte entschieden, dass die Herstellung der Zufahrtsstrasse zur Station Lautschim der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn nothwendig sei. Hierauf bestimmte der Böhmische Landesausschuss, dass zu den Kosten dieser Zufahrtsstrasse je ein Drittel beizutragen haben: der betreffende Bezirk, die Eisenbahnverwaltung und 5 benachbarte Gemeinden. Die dagegen von dem Bezirke und den Gemeinden erhobene Beschwerde wurde vom K. K. Verwaltungs-Gerichtshofe mit Entscheidung (1892) aus folgenden Gründen abgewiesen: Die Einwendung, dass diese Zufahrtsstrasse überhaupt nicht nothwendig sei und nur im Interesse der Eisenbahnunternehmung liege, kann deshalb nicht berücksichtigt werden, weil die eingangs erwähnte Statthaltereientscheidung in Rechtskraft erwachsen sei. Nach dem Böhmischen Eisenbahn-Zufahrtsstrassengesetze vom 18. April 1886 erscheint die angefochtene Gleichzeitigkeit der „Konkurrenz des Bezirkes und der Gemeinden" nicht ausgeschlossen, sobald an deren Errichtung dem Sachverhalte gemäss diese beiden Korporationen interessirt sind. Dieses Interesse scheint durch die vorangegangenen Kommissionsverhandlungen erhärtet, in welcher die Vertreter dieser Korporationen die Zufahrt als Bezirksstrasse ausgeführt wünschten und zugleich begehrten, dass die Station Lautschim für den Personenverkehr eröffnet werde. Endlich ist nach der Aktenlage die Entscheidung über die Konkurrenz nicht verfrüht, weil, sobald über die Nothwendigkeit der Herstellung einer Zufahrtsstrasse Beschluss gefasst wurde, auch über die Beitragspflicht der Interessenten entschieden werden kann. (Nr. 68 des „Ver.-Bl. f. E. u. Sch.")

Die neuen Donaubrücken in Budapest.

Das Ungarische Handelsministerium schreibt einen Konkurs für die beiden neuen Brücken aus, welche in Budapest über die Donau geschlagen werden sollen. Für den besten Konkurrenzentwurf wird ein Preis von 30 000 Kronen, für den zweitbesten Entwurf ein Preis von 20 000 Kr. ausgesetzt. Das Handelsministerium behält sich das Recht vor, jeden der nicht prämiirten Pläne für 5 000 Kr. anzukaufen. Wenn einer der Prämiirten auf Grund seiner Offerte die Ausführung des Baues erhält, wird der ihm zuerkannte Preis nicht ausgefolgt. Der Konkurrenztermin geht am 31. Januar 1894 zu Ende.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Furcht vor dem weiteren Goldabfluss nach Amerika und vor den weiteren Erhöhungen des Bankzinsfusses in London und Berlin, ferner die dadurch bewirkte Steigerung des Goldagios auf 24 %, sowie die Realisirungen und das nachhaltige Ausgebot für Rechnung der Deutschen Contremine haben die Kurse so erheblich herabgedrückt, dass die günstige Halbjahresbilanz der Kreditanstalt mit einem Reingewinn von mehr als 3 Millionen Gulden und die voraussichtliche Belebung der Getreideausfuhr infolge des bevorstehenden internationalen Getreide- und Saatenmarktes ohne Einfluss blieben. Uebrigens waren die Kursnotirungen vorerst nominell, weil auch in der sommerlichen Stille nur wenige Umsätze vorgekommen sind. Es notirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn 2872,50, Oesterreichische Nordwestbahn 210, Elbethalbahn 230,50 und Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn 296,50; der Rückgang der Südbahn (101,75) ist um so weniger begreiflich, als dieselbe in den 7 Monaten dieses Jahres eine Mehreinnahme von 2,235 Millionen Gulden aufweist, wobei noch zu berücksichtigen ist, dass diese Einnahmen nur vorläufig ermittelt sind und bei der endgültigen Abrechnung sich noch erfahrungsgemäss eine Erhöhung derselben ergeben dürfte.

Aus Spanien und Portugal.

Eisenbahn Madrid-Caceres-Portugal.

Eine am 7. März d. J. abgehaltene ausserordentliche Hauptversammlung dieser Gesellschaft beschloss, den Gläubigern einen Vergleich (convenio) anzubieten; demzufolge beschloss der Verwaltungsrath in der Sitzung vom 17. März d. J. beim Madrider Gericht erster Instanz zu beantragen, dass die Zahlungsunfähigkeit der Gesellschaft ausgesprochen werde. Nachdem dies durch Erkenntniss vom 9. Juni d. J. geschehen, hat das genannte Gericht die Gläubiger am 17. Juni d. J. aufgefordert, innerhalb 3 Monaten ihre etwaige Zustimmung zu folgendem Vergleich zu erklären:

Art. 1. Die Gläubiger genehmigen den am 15. Dezember 1892 mit der Königlich Portugiesischen Gesellschaft geschlossenen Vertrag, der z. Z. der staatlichen Genehmigung unterliegt und folgendes bestimmt:

A. Alle früheren Verträge zwischen der Portugiesischen und der Caceres-Gesellschaft werden aufgelöst und letztere erhält die freie Verfügung über ihre Linien zurück.

B. Alle Rechnungen zwischen beiden Gesellschaften werden als ausgeglichen betrachtet und die Portugiesische Gesellschaft wird von jeder Haftpflicht für die nicht bezahlten Zinsscheine, die nicht getilgten Schuldverschreibungen und die nicht geleisteten Antheilschein-Gewinne befreit.

C. Die Portugiesische Gesellschaft gewährleistet vom 1. Januar 1893 ab die Bezahlung: a) von je 20 Pes. an die 5 057 Stück 4 % und über je 500 Pes. lautenden Caceres-Schuldverschreibungen der Gemeinden (pueblos), b) von je 10 Pes. oder Francs an die übrigen 139 202 Stück 3 % gleichfalls über je 500 Pes. oder Frcs. lautenden Caceres-Schuldverschreibungen, c) von je 4 Pes. oder Frcs. an die 50 000 Caceres-Antheilscheine.

Die Portugiesische Gesellschaft hat sich ferner zu einer Gewähr verpflichtet a) von je 20 Pes. an die 17 027 Westbahn-Schuldverschreibungen der Gemeinden, b) für Verzinsung und Tilgung der 37 500 Stück 4 % Schuldverschreibungen von je 500 Pes. oder Frcs., welche die Westbahn zur Regelung ihrer

Finanzlage neu auszugeben beabsichtigt, c) von 10 Pes. oder Frcs. an die übrigen 76 751 Westbahn-Schuldverschreibungen.

Für beide Bürgschaften gemeinschaftlich wird die Portugiesische Gesellschaft die Zinsen und nöthigenfalls das Kapital von 50 000 Stück der neu zu schaffenden Schuldverschreibungen, deren Gesammtzahl 560 000 beträgt und die auf je 500 Frcs. lauten, vom 1. Januar 1893 ab 3 % jährliche Zinsen beziehen und eine erste Hypothek auf das Portugiesische Netz besitzen, verwenden. Diese Bürgschaft erlischt, wenn Zinsen und Kapital der genannten 50 000 Schuldverschreibungen erschöpft sind oder wenn die Caceres-Gesellschaft 3 Jahre hintereinander imstande ist, mit ihren eigenen Betriebsreinerträgen die gewährleisteten Zahlungen zu leisten. Die Gewähr tritt in Wirksamkeit, sobald die gesetzliche Mehrheit dem Vergleich zugestimmt hat.

Art. 2. Die Gläubiger genehmigen den mit der Banque Internationale de Paris bezw. der Spanischen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft abgeschlossenen Betriebsvertrag, der bezüglich der Caceres-Eisenbahn folgendes bestimmt:

A. Die Betriebsgesellschaft verpflichtet sich, der Caceres-Gesellschaft bis zur Höhe von 1 500 000 Pes. die erforderlichen Summen vorzustrecken, um Geleise, Anlagen und Betriebsmittel wieder in Stand zu setzen, sowie um die Eigenthumshälfte am Madrider Bahnhof Las Delicias zu bezahlen, und erhält bis zur Tilgung dieser Vorschüsse alle Summen, welche die Portugiesische Gesellschaft an die Caceres-Eisenbahn zur Begleichung laufender Rechnungen zu bezahlen hat.

B. Die Caceres - Eisenbahn kann die vorgestreckten Summen, die mit 6 % zu verzinsen sind, jederzeit an die Betriebsgesellschaft zurückzahlen; bis dies geschieht, behält die Betriebsgesellschaft vierteljährlich von den Reinerträgen der Bahn die erforderliche Summe ein, um ihren Vorschuss nebst 6 % Zinsen in 50 Jahren zu tilgen.

C. Die Entschädigung der Betriebsgesellschaft während der 50 Betriebsjahre geschieht in folgender Weise: a) Solange die Reinerträge nicht ausreichen, um den Tilgungsbetrag für den genannten Vorschuss zu bestreiten und den Caceres-Schuldverschreibungen 750 000 Pes. zuzuwenden, erhält die Betriebsgesellschaft keine Vergütung; b) sind die genannten Summen gedeckt, so erhält die Betriebsgesellschaft 10 % des Reinertrages; c) dieser Antheil erhöht sich auf 11, dann auf 12 und 15 %, wenn der Caceres-Eisenbahn nach Deckung des Tilgungsbetrages für den Vorschuss 1 125 000 bezw. 1 500 000 und 2 250 000 Pes. verbleiben; d) nachdem der Tilgungsbetrag für den Vorschuss gedeckt ist, die 5 057 Stück 4 % Schuldverschreibungen der Gemeinden und dann die übrigen 139 202 Stück 3 % Schuldverschreibungen verzinst und getilgt sind und endlich die Betriebsgesellschaft ihren 15 % Antheil erhalten hat, wird der etwa noch verbleibende Rest in der Weise getheilt, dass der Betriebsgesellschaft 25 %, der Caceres-Gesellschaft 75 % zufallen.

D. Infolge des bedeutenden Interesses, dass die Caceres-Eisenbahn an einer baldigen Eröffnung der Linie Astorga-Plasencia hat, und in Anbetracht der voraussichtlichen Steigerung der Erträge, überlässt die Caceres-Eisenbahn an die Linie Astorga-Plasencia 10 Jahre lang 50 % der Vermehrung des Reinertrages, welcher gegenüber dem Durchschnitt der letzten 4 Jahre erzielt wurde; doch darf diese Summe nicht höher als 300 000 Pes. jährlich sein.

E. Die Caceres-Eisenbahn behält sich das Recht vor, den Betriebsvertrag, auch wenn seine Ausführung schon begonnen hat, wieder aufzulösen, falls die Betriebsgesellschaft den mit der Westbahn geschlossenen Bau- und Betriebsvertrag nicht ausführt. In diesem Falle findet die unter D vorgesehene Betheiligung der Westbahn an der Vermehrung des Reinertrages nicht statt, gleichviel ob die Caceres-Eisenbahn den Betriebsvertrag auflöst oder nicht.

Art. 3. Die den Gemeinden gehörigen 5 057 Stück 4 % Schuldverschreibungen 1. Hypothek behalten alle ihre Rechte und auch die noch nicht eingelösten Zinsscheine werden baar bezahlt.

Art. 4. Die fällig gewesenen und nicht eingelösten Zinsscheine der anderen Schuldverschreibungen werden für ungültig erklärt, abgetrennt und der Gesellschaft übergeben. Die Rückzahlung der 1 338 Stück vom 5. Mai 1891 bis 9. Juli 1892 ausgeloosten Schuldverschreibungen wird vertagt; ihre Rückzahlung erfolgt mit den ersten zur Tilgung bestimmten Summen zum Nennwerth; bis dahin haben sie gleiche Rechte wie die übrigen Schuldverschreibungen.

Art. 5. Die nicht den Gemeinden gehörenden Schuldverschreibungen behalten ihre jetzige hypothekarische Gewähr, erhalten aber veränderlichen Zins; sie haben bis zur Höhe von 3 % Zins nebst dem Tilgungsbetrag Anspruch auf diejenigen Reinerträge, die nach Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen der Gemeinden und nach Bestreitung des Tilgungsbetrages nebst 6 % Zins für den Vorschuss der Betriebsgesellschaft verbleiben. Sie geniessen ferner die Gewähr, die aus dem am 15. Dezember 1892 mit der Portugiesischen Gesellschaft abgeschlossenen Vertrage erwächst. Der am 1. April d. J. fällige Zinsschein wird eingelöst, sobald der Vergleich genehmigt und der Vertrag mit der Portugiesischen Gesellschaft in Kraft getreten ist. Die Tilgung der 139 202 Schuldverschreibungen mit veränderlichem Zins, soweit sie noch nicht ausgeloost sind, geschieht nur unter folgenden Bedingungen: Wenn 3 Jahre hintereinander die Reinerträge ausgereicht haben, um alle bevorzugten Lasten zu decken und je 10 Pes. oder Francs an die Schuldverschreibungen mit veränderlichem Zins zu bezahlen, so werden 75 % des Ueberschusses zur Vermehrung des Zinses der ebengenannten Schuldverschreibungen, 25 % aber zur Tilgung verwendet, entweder unter Berücksichtigung des Mindestfordernden oder durch Börsenankauf. Die getilgten Schuldverschreibungen werden zerstört und der ersparte Zins dem Tilgungsbetrage zugefügt. Wenn die Reinerträge die Vertheilung von 15 Pes. oder Francs Zins an die Schuldverschreibungen mit veränderlichem Zins gestatten, so wird der Rest solange zur Tilgung benutzt (nöthigenfalls durch Ausloosung), bis die noch im Umlauf befindlichen Schuldverschreibungen mit dem ursprünglichen Tilgungsplan übereinstimmen; dieser kommt dann wieder zur Anwendung.

Art. 6. Ausser dem den Antheilscheinen durch die Gewähr der Portugiesischen Gesellschaft zugesicherten Gewinn wird so lange nichts an die Antheilscheine vertheilt, als nicht die regelmässige Tilgung der Schuldverschreibungen wieder aufgenommen ist; wenn aber diese Bedingung erfüllt und 3 Jahre hintereinander aufrecht erhalten ist, so wird der verfügbare Ueberschuss satzungsgemäss an die Antheilhaber vertheilt.

Art. 7. Die Inhaber der Schuldverschreibungen mit veränderlichem Zins sind berechtigt, die Verwaltung der Gesellschaft durch Vertreter zu überwachen, deren Vollmacht und Ernennung sich folgendermaassen regeln: An den beiden Handelsplätzen Paris und Lyon, wo die Schuldverschreibungen an der Börse zugelassen und in grösster Anzahl vorhanden sind, können sich die Schuldscheininhaber zur Ausübung ihrer Rechte unter der Form einer Genossenschaft (syndicat) je zu einer Vereinigung zusammenthun, die von der Gesellschaft anerkannt wird, wenn sie je wenigstens den fünften Theil der im Umlauf befindlichen Schuldverschreibungen vertritt. Jede Genossenschaft wird nach den eigenen Satzungen verwaltet, aber die Gesellschaft erkennt nur einen Vertreter für die Genossenschaft an; indessen sind bei einer Verschmelzung beider Genossenschaften 2 Vertreter zulässig. Die Vertreter der Gläubiger sind behufs Beaufsichtigung der Gesellschaftsverwaltung befugt, allen Sitzungen des Verwaltungsrathes beizuwohnen, die Rechenschaftsberichte dieser Sitzungen und die Rechnungsführung der Gesellschaft zu prüfen, die Unternehmungen der Gesellschaft zu beaufsichtigen und ihre Bemerkungen in die Sitzungsberichte des Verwaltungsrathes aufnehmen zu lassen, endlich die Ausführung der im Vergleich genannten Verträge sowie die Verwendung der zur Verfügung der Gesellschaft gestellten Summen zu überwachen. Jeder Gläubigervertreter erhält dieselbe Vergütung wie ein Verwaltungsrath; zur Bestreitung ihrer Verwaltungskosten vertheilen die Genossenschaften jährlich eine von der Gesellschaft zu liefernde Summe von 10 000 Frcs. nach Maassgabe der vertretenen Schuldverschreibungen unter sich.

Art. 8. Die nicht aus Schuldverschreibungen (obligations) herrührenden Schulden der Gesellschaft werden an den Fälligkeitstagen in Metall bezahlt.

Art. 9. In dem unwahrscheinlichen Fall, dass die Portugiesische Gesellschaft den Vertrag vom 15. Dezember 1892 nicht ausführen sollte, wird die Caceres-Gesellschaft ermächtigt, durch alle gesetzlichen Mittel sowohl die Bezahlung aller von der Portugiesischen Gesellschaft den Schuldscheininhabern und Antheilhabern geschuldeten Summen, als auch die Erstattung der durch die Nichtausführung des Vertrages erwachsenen Interessenschädigung zu erstreiten, ohne dass den Schuldscheininhabern und Antheilhabern ihr Klagerecht gegen die Portugiesische Gesellschaft dadurch genommen würde. Sollte der Vertrag mit der Banque Internationale de Paris nicht zur Ausführung kommen, so halten Schuldscheininhaber und Antheilinhaber gleichwohl den Vergleich aufrecht und bevollmächtigen den Verwaltungsrath mit einem andern Unternehmer, der dieselben Verpflichtungen bezüglich der Linie Plasencia-Astorga übernimmt, einen gleichen Vertrag abzuschliessen. Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, wenn es zum endgültigen Zustandekommen der genannten beiden Verträge erforderlich ist, Aenderungen, die aber das Wesen der Sache nicht berühren dürfen, vorzunehmen.

Bücherschau.

Der Nord - Ostseekanal. Seine Entstehungsgeschichte sein Bau und seine Bedeutung in wirthschaftlicher und militärischer Hinsicht. Von C. Beseke. Mit 3 Karten sowie zahl-

reichen Skizzen, Tabellen und graphischen Darstellungen. Kiel und Leipzig. Verlag von Lipsius & Tischer. 1893.

In aller Stille und unangefochten von Fährnissen und finanziellen Verwickelungen, wie sie den Bau der neuesten Amerikanischen Ueberlandkanäle ganz lahm gelegt haben und den Baufortschritt des Seekanals nach Manchester mehr als einmal zu hemmen drohten, geht unser Deutsches Unternehmen Schritt für Schritt seiner Verwirklichung entgegen. Die Presse hat hin und wieder Bruchstücke über das Unternehmen in die Oeffentlichkeit getragen; an einer zusammenhängenden Darstellung desselben jedoch unter Berücksichtigung aller dabei in Betracht kommenden Gesichtspunkte, wie sie der Verfasser liefert, hat es bisher gefehlt. Die Darstellung gründet sich theils auf die Projekte für einen Seekanal zwischen Ost- und Nordsee aus früheren Jahrhunderten bis auf die neueste Zeit, insbesondere eine zusammenfassende Arbeit des um das Zustandekommen des Nord-Ostseekanals hochverdienten Schiffsrheders G. Dahlström, sodann die veröffentlichten amtlichen Pläne und Verdingungs-Ausschreibungen der Kaiserlichen Kanalkommission in Kiel und schliesslich mehrere eigene, militärische, wirthschaftliche und kartographische Arbeiten des Verfassers.

Die ältesten Angaben über die Entstehung des Planes einer solchen Kanalverbindung zwischen Nord- und Ostsee reichen bis ins 14. Jahrhundert zurück und seit dem 16. Jahrhundert sind nicht weniger als 16 Kanalprojekte empfohlen worden. Die 16 geplanten Linien überziehen das ganze Gebiet zwischen der Verbindungslinie Hamburg-Lübeck und der jetzigen Dänischen Grenze. Der Anstoss zu ihrer endlichen Herstellung ist indessen erst durch die mehr in den Vordergrund tretenden Interessen der neuesten Zeit gegeben worden. Im Jahre 1883 befahl Kaiser Wilhelm I. die erneute Anstellung von Vorarbeiten für einen Kanal zwischen Kiel und der Unterelbe, die zu Gesetzentwürfen führten, deren Annahme im Jahre 1886 fast ohne Widerspruch erfolgte. Kaiser Wilhelm legte am 3. Juni 1887 den Grundstein zu der neuen Verkehrsstrasse. Der Kanal nimmt seinen Ausgang zwischen St. Margarethen und Brunsbüttel auf der Unterelbe, wendet sich dann, den Kudensee, in sumpfiger Moorgegend, durchschneidend, dem Thal des Flüsschens Burgerau folgend, über Burg nach Grünthal, der höchstgelegenen Gegend, durch die der Kanal führt, zu; dann folgt er dem Thale der Gieselau bis Oldenbüttel und verfolgt hierauf bis Rendsburg eine von der Eider unabhängige Linie, zieht sich südlich um diese Stadt herum, um darauf den Obereiderseen zu folgen und sich darauf in gerader Richtung, ohne Benutzung des Eiderkanals, nach dem Nordende des Flemhuder Sees fortzusetzen. Von hier aus folgt die Trasse desselben im wesentlichen dem Eiderkanal, von dem sie bei Knoop eine Ecke abschneidet und mündet bei Holtenau an der Westseite des Kieler Hafens in die Ostsee. Im Längenprofil stellt der Kanal einen Durchstich auf Meereshöhe der Ostsee dar; weitere Schleusen, als an den beiden Enden, sind nicht vorhanden; da ausserdem die Ostseeschleuse fast das ganze Jahr, die Elbschleuse fast täglich zu gewissen Stunden des mittleren Wasserstandes geöffnet sein kann, so ist ersichtlich, dass die Behinderungen, welche sonst bei Kanälen den Schiffen durch die Schleusentreppen geboten werden, hier auf ein geringstes Maass eingeschränkt sind. Die Gesammtlänge des Kanals beträgt rund 98,65 km, die Breite im Wasserspiegel durchschnittlich 65 m, die Sohlbreite 22 m, die Tiefe 9 m, was ein Wasserprofil von 411 qm ergibt, gleich dem siebenfachen des Querprofils der grössten für die Nord-Ostseefahrt zu verwendenden Dampfer von 6 m Tiefgang und 12 m Breite. Es können im Kanal nicht nur zwei der grössten Handelsdampfer, sondern selbst ein grosser Handelsdampfer und das Panzerschiff „König Wilhelm" aneinander vorbeifahren.

Was die technische Seite der Anlage betrifft, so sind die technischen Einzelheiten — abgesehen von dem zweiten, das Projekt allgemein behandelnden Abschnitt — eingehend dargelegt im Abschnitt VIII. Diesem Abschnitt ist ein sehr übersichtliches grösseres Kartenblatt beigegeben, welches den Lageplan, das Längen- und Querprofil — auch die Grundrisse und Querprofile der Schleusen — zur Darstellung bringt. Die Bau- und Betriebskosten sind im IV. Abschnitt zu 156 000 000 ℳ. angegeben, wovon fast die Hälfte für Erd- und Baggerarbeiten — es sind über 63 000 000 cbm Erde zu bewegen — in Ausgabe kommt. Der zweitgrösste Posten von 36 250 000 ℳ. wird für Hafen- und Kaianlagen aufgewendet.

Die Verzinsung des grossen Kapitals würde durch Erhebung einer Abgabe, die zunächst zu 75 ₰ für die Registertonne angenommen ist, sichergestellt sein. Der Bau wurde zum Zwecke der Verwaltung in 4 Bauämter, zum Zwecke der Verdingung der Erdarbeiten in 15 und später nach Maassgabe des Baufortschritts für die Herstellung der Brücken, der Hoch- und Wasserbauten usw. in weitere Bauloose eingetheilt. Diese organisatorischen Verhältnisse, im weiteren die Regelung der Arbeiterverhältnisse, des Krankenkassen-, Strafwesens, des Arbeitsvertrages, insbesondere auch die Wohnungsverhältnisse der Arbeiter sind im Abschnitt VI dargelegt, während der Abschnitt VII die eigentliche Bauausführung zum Gegenstande hat. Dass bei einer so gewaltigen baulichen Anlage auf die ausgiebigste Verwendung von Maschinenkraft gerücksichtigt werden musste, ist selbstverständlich.

Die übrigen Abschnitte des Buches beziehen sich wesentlich auf wirthschaftliche und militärische Fragen. Die wirthschaftliche Bedeutung des Kanals ist durch eine eingehende Statistik begründet. Sie besteht in der Abkürzung der Fahrt zwischen den beiden Meeren, die zwischen Kiel und der Elbmündung 595 Seemeilen beträgt, und in der dadurch herbeigeführten Wirkung auf den Verkehr, der sich zwischen den beiderseitigen Küstengebieten völlig umgestalten wird; gleichzeitig werden die Gefahren, welche in der Umschiffung des Kaps Skagen liegen, vermieden. Die Fahrt auf dieser Küstenstrecke, welche den bezeichnenden Namen „Kirchhof der Schiffe" oder die „eiserne Küste" führt, gehört zu den besonders gefahrvollen. Vom Jahre 1858 bis 1885 sind beispielsweise längs der Dänischen und Schwedischen Küste 6 316 Strandungen von Dampfern und Segelschiffen vorgekommen, wobei 91 Dampfer und 2 742 Segelschiffe verloren gegangen sind. In den Jahren 1877 bis 1881 sind dabei auf Strecken, die nach Fertigstellung des Kanals nicht mehr befahren zu werden brauchen, 708 Personen ums Leben gekommen. Die Abkürzung der Fahrt hat naturgemäss eine Verschiebung der Nord-Ostseeschifffahrt zur Folge. Der Sundverkehr ist von 11 225 562 Registertonnen im Jahre 1881 auf 16 022 069 Registertonnen im Jahre 1889 gestiegen. Legt man dieses Zunahmeverhältniss auch für den Kanal zu Grunde, so würde sich der muthmaassliche Kanalverkehr — niedrig gerechnet — auf 7 685 000 Registertonnen stellen. Die wirthschaftliche Bedeutung des Kanalunternehmens wird in ausserordentlich übersichtlicher Weise veranschaulicht durch zwei grössere Kartenbeilagen, von denen die eine ausser anderen schematischen Darstellungen graphisch veranschaulicht, wie sich der zukünftige Verkehr voraussichtlich gestalten wird. Die andere bildet ein zeichnerisches Bild des Massenfriedhofs, den die jetzige Fahrstrasse darstellt. Die Zahl der Strandungen ist durch kleine eingezeichnete Kreise dargestellt, die wieder verschiedene Signaturen zeigen, je nach dem Grade der Strandung. Eine grosse Zahl dieser Kreise, obwohl dieselben im Vergleich zu dem grossen Maassstab der Karte recht klein angenommen sind, hat auf dem Lande untergebracht werden müssen, da die Wasserflächen für alle nicht Platz hatten. Die Anschaulichkeit dieses Blattes ist eine packende.

Was endlich die militärische Bedeutung des Nord-Ostseekanals anlangt, über die sich der Verfasser auf Grund sorgfältiger Studien im Abschnitt XII eingehend verbreitet, so hat sich bekanntlich Graf Moltke früher keineswegs mit dem Gedanken der Kanalanlage befreunden können und seiner widersprechenden Meinung unumwunden Ausdruck gegeben. Dem Kanal wird freilich erst durch den später erworbenen Besitz von Helgoland der wahre strategische Werth verliehen. Ausser dem Vortheil, dass der Besitz dieser Insel der Deutschen Flotte ermöglicht, sich unbehindert aus dem Kanal und der Elbmündung zu entwickeln und die Verbindung mit Wilhelmshaven aufrecht zu erhalten, ist eine weitere Folge die, dass die dauernde Unterhaltung eines stärkeren feindlichen Geschwaders in der Deutschen Bucht der Nordsee, von wo aus die Häfen und Strommündungen, sowie unsere eigene, in Elbe und Jade getrennt gehaltene Flotte blokirt werden könnten, zur Unmöglichkeit wird. Der Weg um Skagen ist der Deutschen Flotte erspart und die Entfernung der Marinestationen Kiel und Wilhelmshaven dadurch um 590 Seemeilen verringert. Da es — ganz abgesehen von den Gefahren der Umschiffung des Kaps Skagen — nach Eröffnung des Kanals möglich sein wird, die Streitkräfte von der Nordsee in die Ostsee und umgekehrt in etwa 10 Stunden zu dirigiren, so wird es fernerhin möglich, in beiden Meeren mit stärkerem Nachdruck aufzutreten und im Verein mit der vortrefflich organisirten Küstenvertheidigung mit grösserer Energie zu wirken. Der Kanal gestattet ferner, wie dies die Vertheilung der Schlachtflotte auf den Marinestationen in Kiel und Wilhelmshaven schon jetzt erkennen lässt, die Hauptkraft der Flotte bei Wilhelmshaven zu konzentriren, und schon gleich bei Kriegsanbruch in energischer Weise die Offensive zu ergreifen und dadurch einen von Westen kommenden Feind nicht allein von der Küste der Nordsee fern zu halten, sondern ihm auch die Herrschaft im ganzen Gebiet der Nordseeküsten streitig zu machen.

Mit dem Verfasser zu sprechen „wird mit dem Bau des Nord-Ostseekanals ein Werk Deutscher Kraft vollendet, welches in inniger Weise mit dem Werdegang unserer nationalen Einheit zusammenhängt. Das grösste seetechnische Bauwerk, welches zur Zeit das Deutsche Reich aufweist, wird dastehen als ein Merkmal unserer politischen Geschichte und noch Zeugniss von der Wirkung eines grossen nationalen Aufschwunges ablegen, nachdem die Generationen und ihre Heldengestalten, denen wir denselben verdanken, mit dem erhabenen Gründer des Reiches längst in die Gruft gesunken sind."

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. September 1893 werden die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte in Danzig unterstellten Neubaustrecken Marienburg - Miswalde - Maldeuten und Elbing - Miswalde - Osterode dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die auf den Strecken verkehrenden Züge (Personenzüge und gemischte Züge mit Personenbeförderung in II.—IV. Wagenklasse) sind aus dem auf den Stationen zum Aushang kommenden Fahrplan zu ersehen; die Stationen dienen sämmtlich dem Personen-, Gepäck-, Güter-, Leichen-, Fahrzeug- und Viehverkehr, die bezüglichen Tarife sind bei den Fahrkarten-Ausgabestellen verkäuflich.

Die Strecken werden nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands betrieben und hinsichtlich der Bahnunterhaltung und Bahnaufsicht, einschliesslich der Verwaltung der Bahnpolizei, der vom 1. September d. J. ab dem Betriebsamte Danzig unterstellten Bauinspektion Osterode zugetheilt werden. Die dieser Bauinspektion bisher zugetheilten, zum Betriebsamt in Thorn gehörigen Strecken werden vom 1. September ab von Thorn aus verwaltet.

Bromberg, den 19. August 1893. (1814)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Die infolge Brückenbeschädigung durch Hochwasser eingetretene Verkehrsunterbrechung in der Strecke Lieboch-Wies und Lieboch-Köflach der Graz-Köflacher Bahn ist am 13. d. Mts. behoben und der Gesammtverkehr wieder aufgenommen worden.

Wien, am 17. August 1893. (1815)
Die Generaldirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Wegen Hochwasser war der Güterverkehr zwischen Kaschau und Orló vom 12. bis 19. August l. J. unterbrochen, was mit Bezug auf § 14 Alin. 4 des Vereins-Wagenübereinkommens zur allgemeinen Kenntniss gebracht wird.

Budapest, am 19. August 1893. (1816)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Oesterreich-Ungarn. Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von den diesseitigen Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach den Stationen der Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnen kommen vom 15. September d. J. ab bis auf weiteres die in den nachbezeichneten Tarifen nebst zugehörigen Nachträgen für den Kursstand der Oesterreichischen Währung von 160—165 *M.* = 100 fl. vorgesehenen Frachtsätze zur Berechnung:

1. Tarif nach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Oktober 1886;
2. Tarif für den Oberschlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. August 1892;
3. Oberschlesisch - Oesterreichisch-Ungarischer Kohlentarif Heft I und II vom 1. April 1892, Heft III vom 1. Mai 1892;
4. Oberschlesisch - Mährisch - Oesterreichisch - Schlesischer Kohlentarif vom 1. Januar 1892;
5. Oberschlesisch - Oesterreichischer Kohlentarif über Mittelwalde, Liebau usw.;
6. Tarif nach der Oesterreichischen Nordwestbahn (Strecke Wien-Startsch-Trebitsch resp. Zellerndorf-Sigmundsherberg-Horn vom 1. April 1890.

Zu dem Tarife unter 3 Heft I und III sowie zum Tarife unter 4 tritt am 15. September d. J. je ein Nachtrag III in Kraft, welcher für einzelne Stationsverbindungen die bezüglichen Frachtsätze zum Kurse von 160/165 %, sowie Tarifberichtigungen enthalten.

Zu dem Oberschlesisch - Oesterreichischen Kohlentarif über Wien nach Stationen der K. K. priv. Südbahn usw. tritt am 15. Oktober d. J. ein Nachtrag I in Kraft, welcher dem jetzigen Kursstande der Oesterreichischen Währung von 160/165 entsprechende erhöhte Frachtsätze der Schnitttafeln I auf Seite 9/10 und 12/13 des Haupttarifs enthält.

Ueber die Höhe der bezüglichen Frachtsätze ertheilt unser Verkehrsbüreau schon jetzt nähere Auskunft. Druckabzüge dieser Nachträge können von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 21. August 1893. (1817)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die in den Tarifheften I B, II G und III G enthaltenen Frachtsätze der allgemeinen Frachtstückgutklassen 1 und 2, des Spezialtarifs für bestimmte Frachtstückgüter (Abth. a u. b) und des Ausnahmetarifs Nr. 23 für bestimmte Frachtstückgüter (Abth. I u. II) für Mannheim-Neckarvorstadt werden mit Wirkung vom 25. August l. J. um je 8 Cts. für 100 kg ermässigt.

Karlsruhe, den 21. August 1893. (1818)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. Der durch Nachtrag I zum Tarif für den Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr am 10. August eingeführte Ausnahmetarif 2 A für Torfstreu und Futtermittel findet auch Anwendung auf Sendungen nach den Verbandstationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd. Dagegen werden die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs für Basel, Station der Badischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen, mit dem 5. Oktober d. J. wieder ausser Kraft gesetzt.

In das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 A (Seite 2 des ersten Nachtrages) sind folgende Artikel aufzunehmen:

a) unter Ziffer 1: Streutorf, Holzsägespäne (Holzsägemehl) unverpackt;
b) unter Ziffer 2b: Melassefutter (eine Mischung von Melasse mit Palmkernmehl und Baumwollensaatmehl), entölte Samen.

Die in der Anmerkung auf Seite 2 des ersten Nachtrages enthaltene Bestimmung, betreffend die Frachtberechnung für Heu und Stroh in Mengen von 5000 kg, findet auch Anwendung auf Streutorf (getrockneter Stichtorf, Rohmaterial für Torfstreu).

Breslau, den 21. August 1893. (1819)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Am 1. September 1893 gelangt für die Beförderung von Wolle und Wollabfällen zwischen Süddeutschen Stationen einerseits und Stationen der Kaiser Ferdinands - Nordbahn und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft anderseits ein Ausnahmetarif zur Einführung, durch welchen der Ausnahmetarif für die Beförderung von Wolle und Wollabfällen etc. im Verkehr zwischen Heidelberg und Brünn vom 1. Januar 1893 aufgehoben und ersetzt wird.

Exemplare des Tarifs sind auf Bestellung bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

München, im August 1893. (1820)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893. Die Bestimmung auf Seite 4 unter A 5 lit. b ist zu ergänzen, wie folgt:

„Das Gleiche gilt ferner für den direkten Verkehr der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit der Altdamm-Colberger Eisenbahn
ab 2. August l. J.,
sodann mit
1. der Werra-Eisenbahn,
2. der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn,
3. der Holländischen und der Nordbrabant - Deutschen Eisenbahn bezüglich des Verkehres der auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen
ab 15. August l. J.“

München, den 18. August 1893. (1821)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin. Mit dem 1. September 1893 gelangt der Nachtrag 4 zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin vom 1. August 1893 zur Ausgabe.

Derselbe enthält ausser einigen bereits früher veröffentlichten Bestimmungen und Frachtsätzen:

1. anderweite besondere Bestimmungen zur Verkehrsordnung, zum Tarif für Nebengebühren, Ergänzungen des Tarifs und der Abfertigungsbefugnisse der Haltestellen und einzelner Stationen sowie der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
2. neue bezw. anderweite Entfernungen und Ausnahme-Frachtsätze für Getreide etc. und Holz etc. für die Stationen Alt-Dollstädt, Blumenau i. Ostpr., Christburg, Eschenhorst, Gr. Hanswalde, Grosswaplitz, Liebemühl, Markushof, Miswalde, Pollwitten, Saalfeld i. Ostpr., Schroop, Troop der Neubaustrecken Elbing-Miswalde - Osterode i. Ostpr. und Marienburg-Miswalde-Maldeuten und die bisherigen Stationen Buchwalde, Göttkendorf, Grossbestendorf, Gr. Gemmern, Grünhagen, Guttstadt, Horn, Jonkendorf, Maldeuten, Mohrungen, Münsterberg i. Ostpr., Re-

gerteln und Windtken des Bezirks Bromberg;
3. neue Entfernungen und Ausnahme-Frachtsätze für die Haltestellen Alt-Mädewitz und Hankels Ablage-Zeuthen des Bezirks Berlin;
4. neue Entfernungen und Ausnahme-Frachtsätze für Getreide etc. und Holz etc. für die Stationen Cremmen, Heiligensee-Güterstation, Hennigsdorf, Reinickendorf (Dorf), Schönholz, Schwante, Tegel, Vehlefanz und Velten der noch im Bau befindlichen Strecke Schönholz-Cremmen des Bezirks Berlin, gültig vom Tage der Betriebseröffnung;
5. anderweite Frachtsätze für Getreide etc. des Ausnahmetarifs 2 B für die Stationen Charlottenwerder, Illowo, Mlecewo, Nicolaiken, Riesenburg, Rosenberg und Soldau der Marienburg-Mlawkaer Bahn;
6. Ergänzung des Artikelverzeichnisses im Ausnahmetarif 22 für Eisen und Stahl etc. zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern;
7. Berichtigungen und Ergänzungen.

Bromberg, den 11. August 1893. (1822)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Der Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel findet mit sofortiger Gültigkeit im obenbezeichneten Verbande auch für den Verkehr mit Stationen der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn-Gesellschaft Anwendung.

Altona, den 21. August 1893. (1823)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. September d. J. wird die Station Hainstadt i. Baden in den Verbandsverkehr einbezogen.

Die anzuwendenden Frachtsätze sind bei den Verbandstationen zu erfahren.

Dresden, am 19. August 1893. (1824)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. September d. J. treten für die Beförderung von eisernen Dampfkesseln, Kondensationsröhren, Reservoirs, Maschinentheilen und Gefässen aus Eisen und Stahl zur **überseeischen Ausfuhr** nach ausserdeutschen Ländern in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg folgende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Von Altchemnitz (Station der Sächs. Staatsb.) nach	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Stettin, Central-Güterbahnhof	1,14
Swinemünde	1,33

Dresden, den 22. August 1893. (1825)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. September 1893 gelangt zum **Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg** vom 1. August 1889 der Nachtrag XI zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Nebengebühren-Tarif.
II. Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
III. Neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks Bromberg: Alt-Dollstaedt, Biskupitz, Blumenau i. Ostpr., Christburg, Eschenhorst, Gr. Hanswalde, Grosswaplitz, Liebemühl, Markushof, Miswalde, Pollwitten, Saalfeld i. Ostpr., Schroop und Troop, und für die Station des Direktionsbezirks Magdeburg: Ziepel.

Ferner ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks Bromberg: Buchwalde, Göttkendorf, Grossbestendorf, Gr. Gemmern, Guttstadt, Horn, Jonkendorf, Maldeuten, Mohrungen, Münsterberg i. Ostpr., Regerteln und Windtken.

IV. Berichtigung und Ergänzung von Ausnahmetarifen.
V. Berichtigungen und Ergänzungen.

Druckstücke des Nachtrags sind durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Direktionsbezirks zu beziehen.

Bromberg, den 16. August 1893. (1826)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Breslau. Unsere Bekanntmachung vom 26. Mai d. J., wonach die bisherigen Ausnahmefrachtsätze für Drahtstifte, eiserne Nieten, Schrauben und Muttern für den Schiffs- und Brückenbau, eiserne Unterlagsscheiben und zerlegte Eisenbahnwagen-Obergestelle im Verkehre von den Oberschlesischen Eisenbahnstationen nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen nur noch bis zum 31. August d. J. in Geltung bleiben sollen, wird dahin abgeändert, dass für den Verkehr nach der Station Berlin (Hamburger und Lehrter Bahnhof) die betreffenden Ausnahmefrachtsätze noch bis einschliesslich 15. September d. J. bestehen bleiben.

Altona, den 22. August 1893. (1827)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - Oesterreichischer und Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbands - Güterverkehr. Am 10. September 1893 treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 28 (Kartoffeln) für den Verkehr zwischen Karlstein, Cimelitz, Cizowa, Hradek, Mirowitz, Nepomuk, Neuhaus, Patzau, Sudomeritz und Welleschin einerseits und Dahlen, Freiberg i. Sachsen, Langenberg, Ostrau, Riesa, Stauchitz und Wurzen andererseits in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 22. August 1893. (1828)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. September l. J. kommen für die Beförderung von Petroleum und Naphta in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einem Wagen von den Rhein- und Mainhafenstationen nach Basel Bad. Bahn, nach Stationen der Wiesenthalbahn und einigen östlich von Basel gelegenen Badischen Stationen, sowie nach gewissen, der Station Basel vorgelegenen Stationen der Haupt- und Seitenlinien anderweite, ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Näheres ist bei den für den Güterverkehr eingerichteten Stationen zu erfahren.

Karlsruhe, 19. August 1893. (1829)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen) Mittelst Nachtrag VI, gültig vom 1. September d. J., sind die Stationen der Bregthalbahn in den direkten Tarif für die Beförderung von Holz von Stationen Deutscher Bahnen nach Stationen der Französischen Ostbahn aufgenommen worden.

Der Nachtrag kann von unserer Drucksachen - Kontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 12. August 1893. (1830)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Ems - Hafenstationen. Am 1. September 1893 wird die Station Grossenbaum des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in die Klassen 5 und 6 (Eisen der Spezialtarife I und II) des Ausnahmetarifs für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Ems - Hafenstationen vom 1. Januar 1892 aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 22. August 1893. (1831)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Wirkung vom 1. September d. J. sind die neu eröffneten Stationen Vöhrenbach, Schönenbach und Furtwangen der Bregthalbahn (Strecke Donaueschingen-Furtwangen) in das Heft 5 des Süddeutschen Verbands - Gütertarifs aufgenommen. Weitere Auskunft ertheilen auf Anfrage die Verbandsstationen.

Strassburg, den 21. August 1893. (1832)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina. Anderweitige Tarifirung des Artikels „Malz". Vom 1. Oktober 1893 ab wird der Artikel „Malz" im vorbezeichneten Verbande wieder zu den höheren Frachtsätzen für Oelsaaten abgefertigt.

Wien, 21. August 1893. (1833)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch - Süddeutscher Eisenbahnverband. (Theil III, vom 1. September 1893.) Vom 1. Oktober 1893 ab finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Getreide etc. Theil III, gültig vom 1. September 1893, für Transporte von „Malz" keine Anwendung.

Wien, am 21. August 1893. (1834)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Berichtigung eines Druckfehlers im Theil III, Heft 1. Auf Seite 57 des am 1. September 1893 in Wirksamkeit tretenden Tarifes Theil III, Heft 1 des Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischen Eisenbahnverbandes ist der Frachtsatz für Getreide etc. Waidhofen an der Thaya-Konstanz von 247 Cts. auf 267 Cts. zu berichtigen.

Wien, am 19. August 1893. (1835)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

(Amtliche Bekanntm. Fortsetzung S. V.)

Nr. 16. Jahrgang 1893. **Berlin, am 26. August 1893.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. August Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	1	1	—	eis. Rohr (5,75 m lang)	25	1	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
2	A B	24	1	Bierfass	leer —	26,5	2	Halle a. S.	K. E.-D. Magdeburg	
3	A D	3396	1	Fass	Farberde —	119	3	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Berlin; bei Bodenrevision.
4	A L	8	1	Schliesskorb	? —	16	4	Güterverwaltung Lübeck	Lübeck-Büchener	beschr.: Lübeck.
5	AR	66340	1	Kiste	leer —	14	5	Mosel	Sächsische Stsb.	
6	B	—	2	Stück	Steine —	21,5	6	Volkmarsen	K. E.-D. Elberfeld	
7	B F	—	1	—	hölzerner Standbaum	—	7	Leipzig M.	K. E.-D. Magdeburg	
8	B L	11045	1	Ballot	Schläuche —	17	8	Biberach	Württemberg. Stsb.	signirt: Biberach.
9	C A	731	1	Bund	Eisenstäbe —	8	9	Stuttgart	„	von Ritschenhausen übersandt.
10	C C	8230	1	Kübel	Käse —	78	10	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
11	C R	41	1	—	gesalzene Rindshaut unverpackt	25	11	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
12	C Z F[1])	10	1	Kiste	? —	120	12	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	[1]) Adresse: Lagerhaus Wien.
13	D B	212	1	„	Cigarren —	13	13	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
14	D W K	31907	1	„	leer —	67	14	Elberfeld	„	
15	F	810	1	Sack	Reste von Posamentirwaaren	15,5	15	Solingen-Süd	„	
16	F A	—	1	Käfig für Tauben	leer —	16	16	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	
17	F B	1903	1	Kiste	leere Cigarrenkisten	24	17	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
18	F K	107	1	—	eiserne Platte —	4,5	18	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
19	F P	694	1	Petroleumfass	leer —	—	19	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
20	G K	3	1	Kiste	leere Lattenkisten und Holzwolle	55	20	Gotha	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
21	H H	1/10	10	Kisten	leer —	47	21	Dortmund Km.	Rechtsrh. Köln	b. Schuppenrevision.
22	H & K	17	1	Pack	l. Säcke —	20	22	Bremen	K. E. D. Hannover	
23	H P	320	1	„	Papier —	25	23	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
24	K E	—	1	Korb	Krauthäupter —	45	24	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
25	L	—	1	Bund	Siebbänder —	5	25	Kiel	K. E.-D. Altona	
26	M W	VI	1	—	Nähmaschine —	—	26	Wehrden (Weser)	K. E.-D. Elberfeld	
27	N C V	4	1	Stück	Doppelschraube —	2	27	Pelplin	K. E.-D. Bromberg	
28	O	—	3	—	gusseiserne Rohre —	5,5	28	Minden	K. E.-D. Hannover	
29	P	27	1	—	Tisch —	32,5	29	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	
30	R W	1	1	Pack	Säcke —	30	30	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	beschr.: Dortmund.
31	S	5971	1	Korb	Wein in Flaschen —	78	31	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
32	S H	I	1	—	Wagendecke —	3	32	Friesack	K. E.-D. Altona	
33	St C	3438	1	Kübel	Käse —	83	33	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
34	T	18	1	„	leer —	1	34	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
35	W	II	1	Sack	Weizenmehl —	100	35	Betzdorf	Rechtsrh. Köln	
36	W	8	1	Pack	2 leere Körbe —	5	36	Küllenhahn	K. E.-D. Elberfeld	
37	W	7293	1	Kiste	leer —	—	37	Celle	K. E.-D. Hannover	
38	W & C	44/46	3	Verschläge	Hohlglas	—	38	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
39	W H	2 u. 3	4	Stück	Quadrathölzer[2]) mit Ringen u. Löchern an einem Ende	—	39	Hohenleipisch	K. E.-D. Erfurt	[2]) 8 cm stark, 3 m lang.
			2	„	eis. Rundstangen[3]) mit Kopf u. Mutter	—				[3]) 3 m lang.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
40	W J	7040	1	Kiste	? —	28	40	Osterode a. H.	K. E.-D. Magdeburg	
41	W K Cöln	1	1	Kiste (verschürt)	1 zweischneidiges breites Hackmesser, 1 Stahlkamm in Krollhaar verpackt	4,5	41	Brahlstorf	K. E.-D. Altona	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
42	Conkurrenz	1	1	Taubenkorb	leer —	20	42	Lüttringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
43	Gumacz Schöneck (alte Bezettelung)	—	1	rother Lederkoffer	— —	—	43	Hohenstein Wpr.	K. E.-D. Bromberg	
44	Pilsener Bier B. B.	27288	1	Fass	leer —	52	44	Dortmund Rh.	Rechtsrh. Köln	
45	Riemann Magdeburg	—	1	—	Wagendecke —	—	45	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
46	Spatenbräu	66179	1	Fass	leer —	20	46	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
47	Grösse	8	1	—	Knabenweste, neu —	—	47	Tempelhof-Rangirbhf.	K. E.-D. Erfurt	beklebt: Hagenow-Berlin.
48	Gepäckschein	186	1	Sack	Kleidung —	32	48	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	
49	—	229	2	Körbe	leere Körbe —	16	49	Dortmund Km. Gep.-Abf.	Rechtsrh. Köln	
50	—	506	1	—	Gasrohr, 2 m lang —	5,5	50	Dresden A.	Sächsische Stsb.	
51	—	902	1	Korb	Kleider u. Wäsche —	30	51	DortmundB.M. Gep.-Abf.	Rechtsrh. Köln	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
52	×	I	2	Kolli	Eisentheile —	39	52	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
53	(Zeichen) Essen	1	1	Pack	Papier —	48	53	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
54	⁄ (roth)	—	1	Bund	Bandeisen —	35,5	54	Pirna	Sächsische Stsb.	
55	/ (roth)	—	56	„	eiserne Schraubenbolzen	140	55	Leipzig (Th. Bhf.) (Eilgutabfertigungsstelle)	K. E.-D. Erfurt	
56	△ S	241	1	Korb	Eisenwaaren —	—	56	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
57	△	7744	1	Kiste	Feuerzeug —	16	57	Elberfeld	„	
58	10 / D R / 56	1893	1	Fass	anscheinend Wein —	64	58	Dittersbach	K. E.-D. Berlin	
59	B D ◇ 233	384/5	2	Kisten	unbekannt —	388	59	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschr.: von Meissen nach Hamburg.
	H S ◇ 233	386/7	2	Ballen	unbekannt —					
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
60	—	—	2	—	Bäume (kieferne) a) 7,24 m lang, 10 cm Durchm., b) 5 m lang, 8 cm Durchm.	48	60	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
61	—	—	1	Blechbüchse	leer —	1	61	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
62	—	—	1	Blechflasche (zum Milchtransport)	leer —	2	62	Plochingen	Württemberg. Stsb.	
63	—	—	1	—	Bohle (eichene), 4 m	—	63	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	auf d. Strecke gefunden.
64	—	—	1	Kollo	4 Bolzen (angeschnittene) mit Mutterschrauben	2,5	64	Oberbrügge	K. E.-D. Elberfeld	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
65	—	—	1	Sack	Brennholz	68	65	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
66	—	—	38	—	Bretter zum Einlegen von Böden, auf Wagen Elb. 29659 eingegangen	—	66	Leer	„	
67	—	—	1	Butterfass	leer	6	67	Harburg	K. E.-D. Hannover	
68	—	—	1	Ring	Draht	50	68	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	beim Hallesturz aufgefunden.
69	—	—	1	Tafel	Eisenblech	5	69	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
70	—	—	1	Bund	Eisenstangen (6 Stück)	30,5	70	Minden	K. E.-D. Hannover	
71	—	—	2	Stück	Façoneisen	32	71	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
72	—	—	1	—	Fahrrad	20	72	Uelzen (Gep.-Abf.)	K. E.-D. Hannover	
73	—	—	3	—	Fässchen (neu)	—	73	Mügeln b. P.	Sächsische Stsb.	
74	—	—	1	—	Gewichtsschaale zu einer Dezimalwaage	1	74	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
75	—	—	1	Stamm	Grubenholz	59	75	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	2,50 m lang.
76	—	—	1	—	Grubenschiene	21	76	Magdeburg (Centr.)	K. E.-D. Magdeburg	
77	—	—	1	Bund	Häute (rohe)	47	77	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
78	—	—	1	—	Herdtheil	7	78	Mühlacker	„	beim Hallesturz aufgefunden.
79	—	—	4	—	Holzteller	3	79	Stuttgart	„	beim Hallesturz aufgefunden.
80	—	—	1	Ballen	Kalbleder (10 Hälften)	12	80	Osnabrück	Rechtsrh. Köln	mit Nr. 57, 276, 424, 583, 2840 versehen.
81	—	—	3	Stück	Klappstühle	11,5	81	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
82	—	—	1	Kiste	Kleider u. Handwerkzeug	30	82	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	von Ritschenhausen eingetroffen.
83	—	—	2	Pack	leere Körbe, je 10 Stück	40	83	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
84	—	—	1	Korb	Kruken (leer)	19	84	Altona	K. E.-D. Altona	beschr.: Oldenburg i/H.-Altona.
85	—	—	1 1	Kiste Fässchen	Lampen leer	13	85	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
86	—	—	1	Pack	Maschinentheile u. Schrauben	26	86	Wittenberge	K. E.-D. Altona	in gr. Leinwand.
87	—	—	3	Stück	Mauerhalter (eiserne)	20	87	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
88	—	—	1	—	Messplatte	7	88	Kamenz	Sächsische Stsb.	
89	—	—	6	Kolli	Möbel	—	89	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschr.: Tetschen-Hamburg B. Quai Schenker & Co.
90	—	—	1	—	Nähmaschine	—	90	Wehrden (Weser)	K. E.-D. Elberfeld	
91	—	—	1	Korb	Pflaumen	70	91	Elberfeld (Döpp.)	„	verkauft.
92	—	—	1	—	Pflugschaar	2	92	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
93	—	—	1	Stück	Privatplan	14	93	Berlin (Ostbhf.)	K. E.-D. Bromberg	
94	—	—	1	—	Rohr von Eisenblech	22	94	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
95	—	—	3	Stangen	Rundeisen	16	95	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
96	—	—	1	Pack	Säcke	29	96	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
97	—	—	1	—	Scheibe (eiserne)	—	97	Wittenberg	K. E.-D. Erfurt	13 mm stark, 17,5 cm breit.
98	—	—	2	Kolli	Schraubenkuppelung (1 defekte)	—	98	Spandau	K. E.-D. Altona	
99	—	—	1	Bund	Siebränder	7	99	Leipzig (Dresd. Bhf.)	Sächsische Stsb.	
100	—	—	1	Pack	Sophaaufsätze	1	100	Leipzig (Dresd. Bhf.)	„	
101	—	—	2	Stangen	Stabeisen	7	101	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	beim Hallesturz aufgefunden.
102	—	—	1	Bund	Stahl	49	102	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
103	—	—	1	Stück	Stahl	7	103	Bretten	Württemberg. Stsb.	
104	—	—	4	Bund	Stahldraht	200	104	Villingen	„	
105	—	—	3	—	Stangen (eiserne)	6	105	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
106	—	—	2	Ballen	Stroh (gepresst)	—	106	Lengerich	Rechtsrh. Köln	
107	—	—		„	Stroh (gepresst)	—	107	Bassum	„	
108	—	—	1	—	Viehgitter	—	108	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
109	—	—	1	Stab	Vierkanteisen	16	109	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

5. Personen- und Güterverkehr.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Soweit in den Tarifen (vergl. die Theile II) für Personen und Gepäck, Leichen, lebende Thiere, Güter und Fahrzeuge im Lokalverkehr der Oberhessischen Eisenbahnen, im direkten Verkehr mit denselben, sowie im Durchgangsverkehr über die Linien derselben seit 1. Januar 1893 ergänzende „besondere Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“ in Kraft getreten sind, haben dieselben, wie hierdurch bestimmungsgemäss allgemein bekannt gemacht wird, die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde gefunden.

Giessen, den 20. August 1893. (1836)

Gr. Direktion.

6. Verdingungen.

Verding von Kleineisenzeug. Die für das Rechnungsjahr 1894/95 erforderlichen
345 000 Stück Unterlagsplatten,
13 000 Paar Laschen,
800 000 Stück Haken- und Schraubennägel,
130 000 „ Laschenschrauben und
200 000 „ Federringe,
sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen, Zeichnungen und die zum Angebot zu **benutzenden** Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von je 50 ₰ für Nägel, Schrauben bezw. Ringe, von je 1 ℳ für Platten bezw. Laschen bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Büreau

am 12. und 13. September 1893, Vormittags 11 Uhr,

statt. Das Nähere hierüber besagen die Angebotsformulare. Der Zuschlag erfolgt bis zum 4. Oktober 1893 einschliesslich.

Magdeburg, den 18 August 1893. (1837)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung verschiedener, für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsgegenstände soll vergeben werden, und zwar:

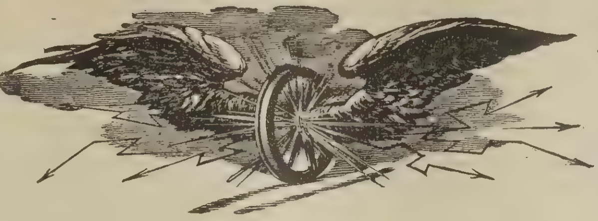
1. Feder-Flachstahl, Kesselnieten,
2. Feilen, Bohrer,
3. Hacken, Hämmer, Beile,
4. Schraubenschlüssel, Schienentragzangen, Treibkeile, Schrot- und Baumsägen, Schraubenzieher, Schaber, Schlösser, eiserne Wassereimer und Spritzenkübel,
5. Gewichte, eiserne und messingene,
6. verschiedene Weissblechwaaren und Feuerzeichen aus Messingblech,
7. Pfahllaternen (für Petroleum), Laternen für Wegübergänge, Töpfe, eiserne, Spucknäpfe, emaillirte,
8. Putztücher, wollene Decken, wollenes Garn,
9. Atlas- und Schätter - Leinwand, leinener Vorhangstoff, Spritzenschlauch, Bindfadengurt, leinene Feuereimer, Wergstricke,
10. Leder, verschiedenes,
11. Putzkalk, Schmirgel, Fackeln, Lederkohle, Klauenkohle,
12. Tafelglas,
13. Glas- und Steingutwaaren,
14. Farben, trockene,
15. Bimstein, Borax, Kolophonium, Kali, blausaures, Schreibkreide, Soda, krystall. und
16. Chlorkalk, Graphit, Korke, Leim, Köln., Schmierseife, Schwefel, Wagenlichte.

Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen hierzu können auf postfreies Ansuchen unter genauer Angabe der Materialien, welche zum Angebot gelangen sollen, gegen postgeldfreie Einsendung von 40 ₰ für jede Einzelnummer (einschl. Zustellungsgebühr), von unserer Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz, an welche auch die Lieferungsangebote spätestens bis zum 14. September d. J. einzureichen sind, bezogen werden.

Chemnitz, am 25. August 1893. (1838)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 67. **Zeitung des Vereins** 1893.



Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 30. August 1893.

Inhalt:

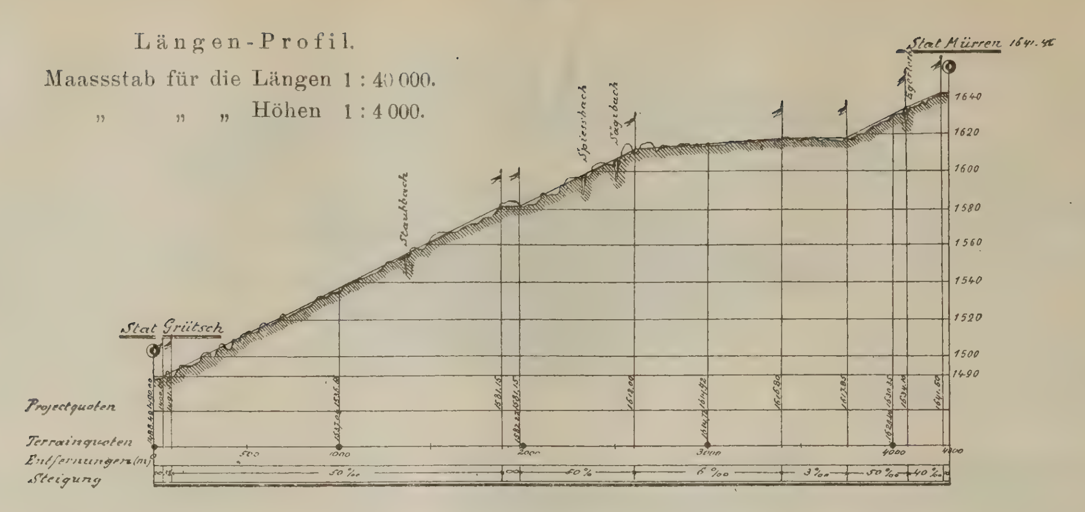
Die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren.

(Fortsetzung aus Nr. 66.)

II. Die elektrische Bahn Grütsch-Mürren.

Dieselbe beginnt bei der Umsteigestation Grütsch und umfasst die Strecke Grütsch-Mürren in einer Länge von 4280 m mit einer Gesammterhebung von 151 m bei 5 % Maximalsteigung. Die Trasse schmiegt sich der wellenförmigen Beschaffenheit des Höhenzuges an und durchschneidet die üppigen Weiden der Grütschalp, Prastalp und Wintereggalp. Sie überschreitet 4 Wasserläufe von wildbachartigem Charakter, den Staubbach, Spiessbach, Sägebach und Egertenbach. Da sich die Trasse dem sehr gewellten Terrain anzuschliessen hatte, so gehört es zum Charakter der Bahn, dass sie sich sehr kurvenreich gestalten musste. Auf der ganzen Linie liegen 50 % in Kurven, wovon die Hälfte einen Radius von 80 m und weniger und der übrige Theil einen Radius von 200 m und weniger hat. Der kleinste Krümmungsradius beträgt 50 m. Günstiger gestaltet sich die Linie in der Vertikalprojektion. Sie steigt von Grütschalp bis Mürren kontinuirlich; Höhenverluste existiren also nicht. Von den 3760 m Steigungen liegen 2735 m in solchen von 5 % und 600 m in solchen von 3—4 %. Nur die beiden Stationen und die in der Mitte der Bahn liegende Kreuzung liegen horizontal.

Station Grütsch.

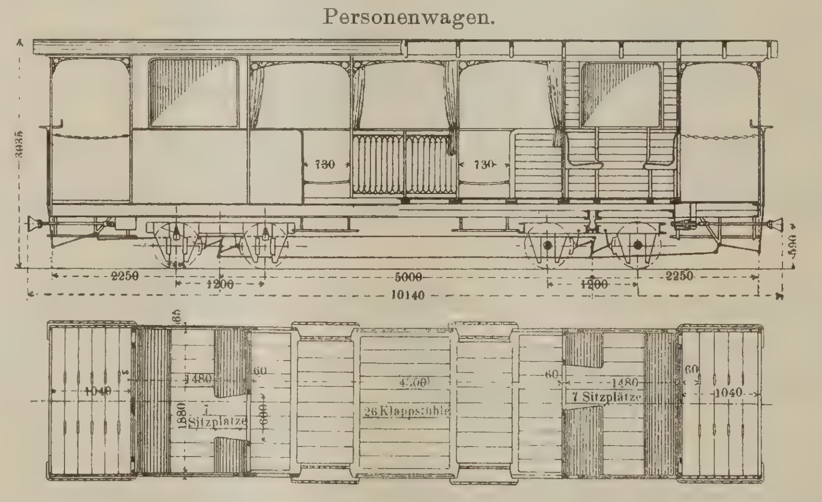


Die Trassen beider Bahnen sind durch Steinschläge nicht gefährdet, hingegen musste ein über der Station Grütsch gelegener Lawinenzug verbaut werden.

Der Oberbau der elektrischen Bahn ist eingeleisig und meterspurig. In der Mitte der Linie befindet sich die Ausweichestelle und auf den Endstationen je eine Schiebebühne zum Auswechseln von Fahrzeugen. Die nur 9,10 cm hohen, 17 kg/m schweren, 9 m langen Stahlschienen sind durch 10 Holzschwellen von 1,70 m Länge und 12/15 cm Stärke unterstützt.[3]) Diese bestehen in Geraden aus imprägnirtem Tannen- und in Kurven aus Eichenholz. Die beiden Stossschwellen und jede dritte Schwelle besitzen Unterlagsplatten. Auf der inneren Seite sind die Schienen mit Holzschrauben und auf der äusseren mit Hakennägel geheftet. Das Gewicht für 1 m Geleis beträgt an Metall 36 kg, im ganzen 56 kg in Geraden und 66 kg in Kurven. Infolge der dichten Zugfolge und der zahlreichen Bahnkrümmungen gestalteten sich die Unterhaltungsarbeiten etwas kostspielig. Um den Oberbau namentlich gegen die Einwirkung waagerechter Kräfte in grösserer Ruhe zu behalten, wurden nachträglich Steinbankette erstellt und in stärkeren Kurven Langschwellen aus ⊥-Eisen zwischen den Schienensträngen befestigt und die Schienen beiderseits bis zur Oberkante mit Schotter verfüllt. Durch diesen wird das Gewicht des Oberbaues vermehrt, was für die Stabilität des Geleises von wesentlichem Einfluss ist. Dem Geleise wurden Ueberhöhungen bis zu 10 cm und Erweiterungen bis zu 2 cm gegeben.

Der elektrische Strom macht den Kreislauf von der Kraftstation aus durch die oberirdische Leitung bis zum Endpunkt der Bahn und verrichtet die ihm zugedachte Arbeit, indem er von der Leitung aus durch die Motoren in die Schienen geführt wird, wo er den Rücklauf zur Kraftstation nimmt. Um den Widerstand für den Rücklauf des Stromes auf ein Geringstes zu bringen, sind, abgesehen von der Verlaschung, die Schienenstösse durch gebogene Kupferdrähte leitend verbunden, welche unter den Muttern der beiden Endschrauben des Stosses aufgerollt sind und gleichzeitig eine Sicherung gegen das Aufdrehen derselben bilden. Bei jedem zehnten Stoss sind unter die Schienenfüsse Metallstreifen aufgelöthet, in deren Mitte ein die beiden Schienenstränge verbindender Kupferdraht befestigt ist, wodurch beide Schienenreihen unter einander leitend verbunden werden.

Personenwagen.



Der Fahrpark der elektrischen Bahn besteht aus 2 Güterwagen, 2 Personenwagen und 3 Lokomotoren, wovon einer in Reserve steht. Ein Zug besteht immer aus einem Lokomotor und nur einem Wagen, und zwar gehen die Züge wie bei der Seilbahn von jeder Endstation gleichzeitig ab und kreuzen sich ebenfalls in der Bahnmitte.

Bei der Bergfahrt wird der Wagen gezogen, bei der Thalfahrt geschoben.

Die Zugbesetzung besteht aus einem Führer, seinem Gehilfen und einem Kondukteur.

Die Personenwagen, deren Hauptabmessungen aus vorstehenden Abbildungen zu ersehen sind, enthalten auch nur eine Wagenklasse und fassen selbstredend gleich viel Personen wie die Seilbahnwagen. Sie weichen in ihrer Bauart von den bisher gebräuchlichen ab durch die Anordnung des Oberkastens. Um möglichst ungehinderte Aussicht geniessen zu können und doch auch für rauhere Witterung zu genügen, sind zwei geschlossene Kupees für je 7 Sitzplätze und dazwischen ein Raum mit 26 Klappstühlen angeordnet, welcher seitlich bis Hüfthöhe mit leichtem Drahtgitter abgeschlossen ist. Die beiden Plattformen dienen als Standort für den Kondukteur und zur Aufnahme des Gepäcks. Bei regem Verkehr werden sie auch als Aufgang von den Reisenden benutzt. Im mittleren Raum, der auch als Steh- und Gepäckraum verwendbar ist, treffen auf den Sitzplatz 0,30 m² Fläche.

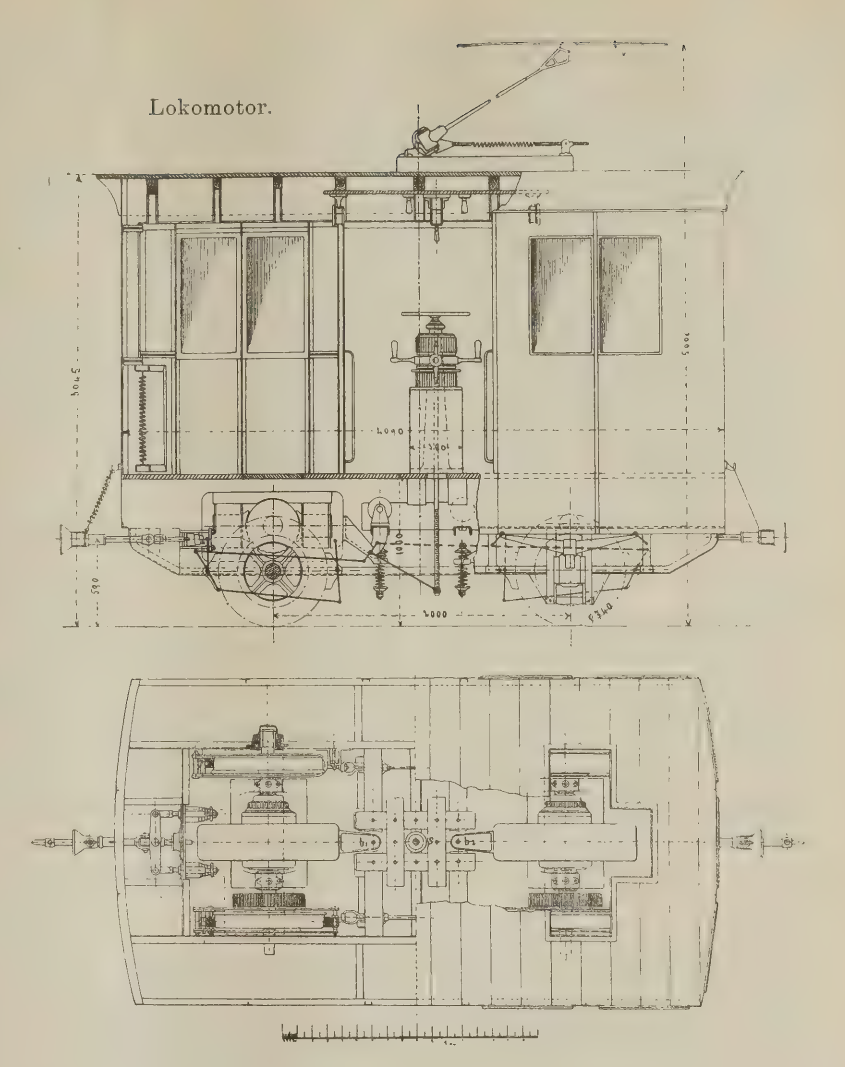
[3]) Wie bei anderen hochgelegenen Bahnen zeigt sich auch Holz und Eisen des Oberbaues der elektrischen Bahn gegen Fäulniss und Rost viel widerstandsfähiger als in Thälern. Die Schienen sind, obwohl sie im Winter nicht befahren werden, noch meist metallblau und die grosse Dauerhaftigkeit des Holzes auf grösseren Höhen ist bekannt. So hat die Rigi-Scheideggbahn von ihren 20 Jahre alten, nicht imprägnirten Weichholzschwellen sehr wenige ausgewechselt und die gleich alten Schienen haben ein Ansehen, als ob sie vor einigen Monaten gewalzt worden wären. Die Brücke dieser Bahn bei Unterstätten erhielt erst nach 18 Jahren den zweiten Anstrich, obgleich er nicht dringend war, und überall da, wo etwas Farbe abgefallen war, kam blaues metallisches Eisen zum Vorschein. Dieses gute Verhalten von Holz und Eisen mag verschiedenen Einflüssen zugeschrieben werden, wie dem auf grossen Höhen herrschenden geringen vegetabilischem Leben, den geringeren Temperaturunterschieden und namentlich der chemisch reineren Beschaffenheit der Luft.

Der Wagen hat zur guten Befahrung der starken Kurven 2 Drehgestelle mit 1,20 m festem und 5 m beweglichem Radstand, durch welche ein sehr ruhiger Gang des Wagens erzielt ist, und ist mit einer gewöhnlichen, auf alle 4 Achsen wirkenden Spindelbremse ausgerüstet. Das Leergewicht beträgt 6,5 t, entsprechend einer todten Last von 162,5 kg für den Sitzplatz. Auf der Seite des Führerstandes befindet sich eine mit der Glocke des Lokomotors verbundene Zugleine, die vom Kondukteur beim Vorhandensein fremder Körper auf dem Geleise benutzt wird.

Die Güterwagen sind zweiachsig, haben einen Radstand von 2 m und Radialachsbüchsen. Sie wiegen 2,34 t und sind für eine Tragkraft von 5 t bestimmt.

Der Typus der Lokomotoren ist derjenige der Sissach-Gelterkindenbahn. Auch hier hat jede Achse ihren eigenen vierpoligen Motor mit Serienwickelung und 25 PS. Es war bis jetzt nicht möglich, einen Elektromotor zu bauen, der bei so niederer Tourenzahl der Triebachsen ein hinreichend grosses Drehungsmoment liefert, um mit Sicherheit den Beharrungszustand beim Anfahren zu überwinden. So musste man sich mit den in Amerika üblichen schnelllaufenden Motoren behelfen und den Antrieb auf die Triebachsen durch Zahnräder vermitteln. Der Anker macht durchschnittlich 450 Umdrehungen in der Minute und es ist zur Uebertragung dieser Bewegung ein einfaches Stirnradgetriebe mit einem die Umdrehungszahl ermässigendem Uebersetzungsverhältniss von 4 : 1 gewählt worden. Die Zähne sind gefraist und laufen in Oel. Das grosse Zahnrad ist aus feinkörnigem Gusseisen und der Kolben aus Aluminiumbronze gefertigt. Die Elektromotoren sind in einem Blechgehäuse eingebettet, welches sie mit dem gesammten zugehörigen Triebwerk gegen Schmutz und Nässe schützt. Das vom Getriebe und von den Lagern abfliessende Oel muss nämlich von der Ankerwickelung fern gehalten werden. Dasselbe würde die isolirenden Stoffe zum Theil angreifen oder mit der Zeit eine Schmutzkruste bilden und dadurch die Isolation behindern können. Die Motoren sind mit dem einen Ende schwingend auf der Laufradachse, mit dem anderen federnd am Mittelträger des Untergestelles aufgehängt, wodurch die Uebertragung von Vibrationen von den Motoren auf den Kasten vermieden und ein unveränderlicher Zahneingriff gesichert wird. An den grossen Zahnrädern ist noch gar keine und an den Zahnkolben eine Abnutzung von kaum $^1/_4$ mm wahrnehmbar.

Lokomotor.



Die Lokomotoren sind in den von der Kraftstation ausgehenden Stromkreis parallel geschaltet, d. h. also bei der der Lokomotorenbewegung entsprechenden Arbeit ist die Spannung (Volt) gleichmässig, die Stromstärke (Ampère) dagegen veränderlich.

Die an den Kontaktarm sich schliessende Leitung ist mit einer Bleisicherung verbunden, die bei etwa vorkommender übermässiger Strommenge schmilzt und so den Anker vor Zerstörung schützt.

Von der Bleisicherung führt die Leitung an eine Blitzschutzvorrichtung. Dieselbe führt atmosphärische Entladungen selbstthätig direkt zur Erde und schützt damit den Motor. Vom Blitzableiter gelangt der Strom in den Hauptumschalter, von wo derselbe den Motoren zugeführt wird, um nach verrichteter Arbeit durch die Schienen zu dem entgegengesetzten Pol der Dynamomaschine zurückzukehren.

Die Regulirung der Fahrgeschwindigkeit erfolgt durch Ein- resp. Ausschalten von Widerständen, das Bremsen mit Hilfe einer Spindelbremse und in der Weise, dass der Magnetisirungsstrom des Elektromotors in entgegengesetzter Richtung zu rotiren bestrebt ist. Beim Bergabwärtsfahren unterstützt die Spindelbremse, wenn der Zug rasch angehalten werden soll, die elektrische Bremsung des Ankers, indem man einen schwachen Strom umgekehrt durchgehen lässt. Der Strom der Arbeitsleitung bleibt auf der durchgehend im Gefälle liegenden Bahn ausgeschaltet. Dagegen sind die Motoren auf den Widerstand kurz geschlossen und wirken somit als Generatoren. Jede der Zugbremsen ist imstande, den Zug bei trockenen Schienen und normaler Fahrgeschwindigkeit (11 km/Std.) auf 7 bis 12 m Bremsweg anzuhalten.

Die Grenze der Zugkraft liegt hier nicht in den Widerständen der Bahn, sondern im Adhäsionsgewicht der Lokomotoren. Ein voll belasteter Zug kann sogar auf Steigungen von 5 % nicht anfahren; das Adhäsionsgewicht des Lokomotors ist hierfür mit 7 t zu gering. Dessen Zugkraft ist bei $^1/_6$ Adhäsionskoeffizient nur 1 160 kg, während die Widerstände in Geraden wenigstens (30 + 50) 16 = 1 280 kg und in Kurven noch mehr betragen. Die Widerstände des Anfahrens und die Adhäsionskraft hielten sich bei den Versuchen bei $^1/_3$ Belastung des Personenwagens, also bei (30 + 50) 14,5 = 1 160 kg das Gleichgewicht.

Beim Anlassen des voll belasteten Zuges auf der Horizontalen beträgt der Stromverbrauch 70—80 Amp. und während der Fahrt auf 5 % Steigung 90—95 Amp. bei 550 V. Spannung. Die Volt variiren von 500 bis 550.

Der Kontaktarm, welcher den Strom von der Leitung abzunehmen hat, ist schief nach hinten gestellt. Dessen Rolle drückt von unten gegen die Arbeitsleitung und besteht aus Rothguss. Sie ist auf einem zusammengesetzten Stahlrohr befestigt, welch letzteres auf dem Wagendach in einem Universalgelenk gelagert und nach der Längen- und Seitenrichtung federnd eingespannt ist. Der Kontaktarm passirt sicher und leicht Kurven und Weichen und kann am Ende der Fahrt be-

hufs Aenderung der Fahrrichtung mittelst einer herunterhängenden Schnur rasch zurückgedreht werden.

Erwähnenswerth ist noch, dass die Motoren keinen freien Magnetismus haben, also die Uhren des Fahrpersonals nicht gefährdet werden. Gleichwohl hat die Verwaltung diesem antimagnetische Uhren angeschafft, da das Personal auch im Maschinenhaus verkehren muss.

Zur Warnung von Personen und Fuhrwerken dient eine neben dem Kontaktarm befindliche Alarmglocke, welche jeweilen vor scharfen Kurven und vor den Strassenübergängen geläutet wird.

Die Betriebsresultate dieser Lokomotoren sind ausgezeichnet. Diese, wie überhaupt das System mit einfacher oberirdischer Stromzuführung, erfüllen so ziemlich alles, was man von ihnen verlangen kann: niedrige Anlagekosten, billigen und zuverlässigen Betrieb, sanfte, geräusch- und rauchlose Fahrt. Der Motor verträgt die veränderlichsten Belastungen mit Leichtigkeit; er hat blos einen beweglichen Theil und dieser hat eine rotirende Bewegung.

Die Bedienung des Lokomotors ist die denkbar einfachste; der Führer braucht nur die Umschaltekurbel und die Bremse zu handhaben. Zur Abnahme des Stromes hat jeder Lokomotor zwei Kontaktvorrichtungen.

Besondere Erwähnung verdient noch das ganz stossfreie Anfahren und Anhalten der Züge.

Betriebsstörungen sind selten eingetreten und sie waren jeweilen von kurzer Dauer. Sie wurden verursacht durch einige Kurzschlüsse, Zerstörung der Blitzsicherung, Lösungen der gelötheten Enden der Arbeitsleitung und Vereisung der letzteren. Nebstdem wurde während Gewittern der Betrieb eingestellt. — Dies ist gewiss ein zufriedenstellendes Resultat, wenn man erwägt, dass der Betrieb mit einem noch wenig erprobten System und mit noch wenig geübtem Personal geführt wird und dass die Lokomotoren während der Hochsaison den ganzen Tag fast ununterbrochen fuhren, ohne dass sich die Motoren schädlich erwärmten. Die Lokomotoren werden nach der letzten Fahrt beiseite gestellt und im Frühjahr kann man sie wieder getrost dem Betriebe übergeben, ohne dass vorher irgend welche Reparaturen ausgeführt werden müssen. Immerhin hat die bisherige Erfahrung gezeigt, dass dieser Betrieb ein durchaus sorgsames und tüchtiges Personal erfordert und dass nachlässige Leute die Motoren in kurzer Zeit zu Grunde richten können. Die Führer sind erfahrene Elektromechaniker; die gesammte elektrische Einrichtung unterliegt überdies der beständigen Aufsicht eines Fachmannes.

Die Bahn besitzt ein tragbares Feldtelephon, das bei Betriebsstörungen die Verbindung dieser Stelle mit den Stationen zu vermitteln hat, damit das Stationspersonal den Reisenden über die Dauer und Ursache der Unterbrechung Aufschluss ertheilen und sie somit beruhigen kann.

Berechtigt ist nun die Frage, ob es für die hiesigen Verhältnisse nicht rationeller gewesen wäre, an Stelle der Lokomotoren mit besonderen Personenwagen nur Motorwagen zu bauen. Wir müssen sie bejahen, denn diesen stehen gewiss grössere Vorzüge zur Seite, als zusammengesetzten Zügen: das todte Gewicht hätte um wenigstens 4 t verringert und das Gewicht für die Schienenreibung bedeutend besser ausgenutzt werden können, was für eine dauernd mit 5 % steigende Linie eine Ersparniss an Zugkraft von 30 % bedeutet. Der feste Radstand wäre erheblich kleiner geworden und damit die Gefahr des Entgleisens, die Widerstände und die Anspruchnahme des Oberbaues. Da der Gütertransport unbedeutend ist und sich fast ausschliesslich auf Vor- und Nachsaison beschränkt, so wäre die Anschaffung und Ausrüstung der Güterwagen mit Motoren nicht Bedürfniss gewesen; die Anlagekosten des Fahrparkes würden sich also günstiger gestaltet haben. Die Zugbelastung ist unveränderlich; es handelt sich immer nur um den Transport von höchstens 40 Personen und etwas Gepäck. Der Fahrpark hätte somit auf drei Motorenwagen und zwei Rollwagen beschränkt werden können. Die Zuglänge wäre kürzer und die Geleisanlage an den Endstationen einfacher und billiger ausgefallen. Zur Bedienung des Zuges hätten zwei statt drei Mann genügt. Diesen Vorzügen steht im wesentlichen nur der Nachtheil schwererer Zugänglichkeit zu den Motoren gegenüber, der aber bei der jetzigen vorzüglichen Konstruktion derselben mit ihren aufklappbaren Magnetgehäusen die genannten Vortheile bei weitem nicht aufwiegt. Jedenfalls würde kein Amerikaner für beide 1,8 t wiegenden Motoren einen separaten Wagen gebaut haben.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2373 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 26. d. Mts.).

Nr. 2449 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zusammenstellung der im Gebiete des Vereins bestehenden gesetzlichen Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 2462 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen mit Ausnahme der Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen, betreffend Antrag auf Annahme der in Oesterreich-Ungarn gültigen Vorschriften über die Behandlung von Kessel-(Reservoir-) Wagen und Schüttwagen im gesammten Vereinsgebiete (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 2509 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Statistik über die Dauer der Schienen (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 2512 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 26. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath in der Sitzung vom 22. Juli d. J. folgende Aenderungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossen, welche am 15. d. Mts. in Kraft getreten sind:

1. Im ersten Satze der Bestimmung unter Nr. XLVIa Ziffer 2 ist das Wort „geaichten“ durch die Worte „richtig zeigenden“ zu ersetzen.
2. Die Bestimmung unter Nr. XLVII enthält folgende Fassung: „Chlormethyl wird nur in luftdicht verschlossenen, starken Metallgefässen und auf offenen Wagen befördert. In den Monaten April bis Oktober einschl. sind derartige Sendungen von dem Absender mit Decken zu versehen, falls nicht die Gefässe in Holzkisten verpackt sind.“

Betriebsergebnisse im Monat Juli d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.- u. St.-A.“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Juli d. J. ergibt für die 70 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 610,64 km, folgendes: Im Monat Juli d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 38 605 989 *M.* oder 114 333 *M.* weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 046 *M.* oder 1,13 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 68 026 604 *M.* oder 2 243 710 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 814 *M.* oder 2,49 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Juli d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 106 970 088 ℳ oder 2 171 601 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 3 578 ℳ oder 0,85 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 226 613 117 ℳ oder 9 434 997 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7 450 ℳ oder 3,07 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 37 187 403 ℳ oder 726 099 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5 314 ℳ oder 0,70 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 68 091 226 ℳ oder 3 508 712 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9 621 ℳ oder 4,01 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Bremervörde nach Buxtehude beauftragt worden.

Eröffnungen bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Am 1. September d. J. wird die Haltestelle Steinhausen, welche bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet war, für die Annahme und Abfertigung von Gepäck, Kleinvieh — soweit dies im Vorläufer befördert wird — und Gütern eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen nach und von Steinhausen bleibt ausgeschlossen.

Bezeichnung von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Die an der Bahnstrecke Breslau-Liegnitz belegene Station Lissa hat die Bezeichnung „Deutsch-Lissa“ (abgekürzt „Dt. Lissa“) erhalten.

Preussische Staatseisenbahnen:

Personen- und Gepäcktarif.

Nach dem soeben erschienenen Nachtrag zum Personen- und Gepäcktarif auf den Preussischen Staatsbahnen kann für die Folge die Umschreibung von Fahrtausweisen für kürzere Strecken bei sämmtlichen den Preussischen Staatsbahnen unterstehenden Auskunfts- und Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte erfolgen. Ferner ist bei Zügen, deren Wagen mit numerirten Plätzen versehen sind, ausser dem Betrage für eine Platzkarte noch ein Zuschlag von 1 ℳ von denjenigen Reisenden zu zahlen, die einen numerirten Platz eingenommen haben, ohne im Besitze der erforderlichen Platzkarte zu sein und ohne diesen Umstand dem Schaffner sofort selbst gemeldet zu haben. Endlich können seit dem 15. d. Mts. Edelsteine, echte Perlen, Schmucksachen u. dergl., insbesondere Waaren aus Gold, Silber, Platina, auch in Verbindung mit Edelsteinen und echten Perlen, neu oder gebraucht, ferner Kunstgegenstände aus Erzguss und Alterthümer zur Gepäckbeförderung zugelassen werden, wenn sie fest verschlossen und der Inhalt nebst demjenigen Werth, der den Höchstbetrag für die etwa zu zahlende Entschädigung bilden soll, angegeben und im Gepäckschein vermerkt wird. Werth und Lieferungsversicherung dürfen jedoch nicht mehr als 500 ℳ betragen. Ausgeschlossen von der Gepäckbeförderung bleiben auch fernerhin: Gold-, Silberbarren, Platina, Geld, Geldwerthe, Münzen und Dokumente.

Mitnahme von Reisegepäck in der IV. Wagenklasse.

Für den Bereich der Preussischen Staatsbahnen sind hinsichtlich der Mitnahme von Reisegepäck in der IV. Wagenklasse fortab folgende Grundsätze maassgebend: Jedem Reisenden der IV. Wagenklasse ist die Mitführung von nur einer Traglast gestattet. Als eine Traglast sind auch mehrere kleinere Gepäckstücke anzusehen, sofern der Reisende dieselben allein zu tragen imstande ist. Jede von anderen Personen mitgegebene Traglast oder jede von dem Reisenden selbst mitgeführte weitere Traglast wird als gewöhnliches Gepäck auch in dem Falle behandelt, wenn der Reisende zwei oder mehr Fahrkarten vorzeigt. Dasselbe ist daher bei der Gepäckabfertigungsstelle aufzugeben.

Ausbildung der Anwärter für den Bahnmeisterdienst.

Bisher mussten die Anwärter für den Bahnmeisterdienst bei den Preussischen Staatsbahnen einen einjährigen Dienst bei der Unterhaltung des Oberbaues durchmachen. Neuerdings ist diese bisher nur einjährige Beschäftigungsfrist durch Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 31. Juli d. J. auf 18 Monate verlängert worden, sodass die Vorbereitungszeit für den Bahnmeisterdienst jetzt im ganzen 2 Jahre dauern wird. Die von dem Herrn Minister angeordnete Verlängerung der Vorbereitungszeit soll vornehmlich die Gelegenheit bieten, die Aspiranten in höherem Maasse als es bisher möglich war, mit der Herstellung und Bedienung der mechanischen Einrichtungen zur Erhöhung der Betriebssicherheit — der Stellwerke, Verschlusstabellen usw. — und mit den anderen in Betracht kommenden wichtigeren technischen Anlagen, wie elektrischen Beleuchtungsanlagen, Centralanlagen u. dergl., vertraut zu machen. Auch sollen diese Beamten, entsprechend den gesteigerten Anforderungen, für eine verständnissvolle Mitwirkung zur Nutzbarmachung der durch die Reichsgesetze geschaffenen und bei der Staatsverwaltung bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen besser vorgebildet werden. Auf diejenigen Anwärter, deren planmässige Ausbildung nach den bisherigen Vorschriften vor dem 1. Januar 1894 ihr Ende erreicht, findet die Abänderung der Prüfungsordnung keine Anwendung.

Harzquerbahn Thale-Ellrich.

In einer kürzlich in Hasselfelde abgehaltenen, zahlreich besuchten Versammlung wurde die Herstellung einer Bahnlinie zwischen Thale und Ellrich, durch welche die Eisenbahnverbindung zwischen Nord- und Südharz von rund 150 auf rund 50 km abgekürzt werden soll, besprochen und der Bericht des Komitees entgegengenommen. Die Vorarbeiten, welche von der Firma Lenz & Co. in Stettin ausgeführt werden, sind im Gange. Die Versammlung wählte einen Ausschuss, bestehend aus den Vorsitzenden der Ortsgruppen der an der Linie liegenden 14 Gemeinden. Die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens seitens der betheiligten Gemeinden wurde für selbstverständlich gefunden und sollen entsprechende Anträge demnächst gestellt werden. Die Herstellungskosten der Bahn werden auf 4 500 000 ℳ geschätzt.

Prignitzer Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht hat im Betriebsjahre 1892/93 im Personenverkehre eine Abnahme in der Zahl der Reisenden stattgefunden, indem 93 947 gegen 96 175 Personen im Vorjahre zur Beförderung gelangten. Diese wesentliche Abnahme ist ausschliesslich auf die Choleraepidemie in Hamburg zurückzuführen. Der Güterverkehr hat eine wesentliche Steigerung erfahren. Die beförderten Gütermengen betrugen 112 653 t (gegen 101 417 t im Vorjahre). Im Binnenverkehre gelangten 768 t weniger, im direkten Verkehre 5 430 t und im Durchgangsverkehre 6 572 t mehr als im Vorjahre zur Beförderung.

Die Gesammteinnahmen betrugen 281 969 ℳ (hiervon aus dem Personenverkehre 84 125 ℳ und aus dem Güterverkehre 178 744 ℳ) und die Betriebsausgaben 139 315 ℳ. Nach Abzug der konzessions- und satzungsmässigen Rücklagen ergibt sich ein verfügbarer Ueberschuss von 144 264 ℳ, welcher wie folgt zur Verwendung gelangt: Verzinsung und Tilgung der Vorschüsse 1 084 ℳ, 4,5 % Dividende für die Prioritäts-Stammaktien 60 750 ℳ, 3 % Dividende für die Stammaktien 40 500 ℳ, Rücklagen in den Reservefonds 5 063 ℳ, Eisenbahnsteuer 2 596 ℳ, zu sonstigen Zwecken (vertragsmässige Gewährung an die Betriebsgaranten) 22 000 ℳ und Vortrag auf neue Rechnung 12 271 ℳ.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn.

Vom 1. September d. J. ab findet an dem zwischen der Station Anröchte und der Haltestelle Uelde neu eingerichteten Haltepunkte Mellrich nach Bedarf ein Anhalten der Personenzüge zum Aussetzen und Aufnehmen von Reisenden statt, welche mit Fahrkarten nach bezw. von Uelde versehen sind.

Frachtberechnung für Koks nach dem Wagenladegewicht.

Vom 1. Oktober d. J. ab finden die für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Sendungen von mindestens 45 000 kg von Rheinisch-Westfälischen Kohlenstationen (einschl. Saargebiet) nach den Rheinhäfen zu Duisburg, Hochfeld und Ruhrort Hafen, nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Hannover und Oldenburg, der Kreis Oldenburger, Farge-Vegesacker, Eutin-Lübecker, Lübeck-Büchener, Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Mecklenburgischen Süd-, Paulinenaue-Neuruppiner, Prignitzer, Wittenberge-Perleberger und Dänischen Staatsbahn, der Belgischen Bahnen, des Deutsch-Nordischen Lloyd und nach Belfort transit (nach letzterer Station auch von Lauterburg Hafen,

Ludwigshafen und Mannheim) bestehenden Ausnahme-Frachtsätze auf den Artikel Koks nur noch unter der Bedingung Anwendung, dass der Frachtberechnung mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hierbei aber für Wagen mit mehr als 10 und weniger als 15 t Ladegewicht nur ein solches von 10 t angenommen wird, sofern nicht das alsdann zur Berechnung kommende wirkliche Gewicht der Sendungen sich höher stellt (vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion — rechtsrheinische — Köln in Nr. 65 S. 626 d. Ztg.).

Wagenverkehr Berlin-Eisenach-Frankfurt a/M.

Seitens der Eisenbahndirektion zu Erfurt wird mitgetheilt, dass der Speisewagen-Betrieb in den Schnellzügen Nr. 3 und 4 zwischen Berlin und Eisenach bis Ende September d. J. fortgeführt, von diesem Zeitpunkte an aber eingestellt wird. Welche Verwendung dann die betreffenden Speisewagen finden werden, ist zur Zeit noch nicht bestimmt. Vom 1. Oktober d. J. ab werden die Schnellzüge Nr. 5 und 6 (jetzt 5 und 6a) als sogenannte Durchgangszüge mit numerirten Plätzen I. und II. Klasse befördert. In denselben wird den Reisenden Gelegenheit geboten werden, während der Fahrt zu speisen und sich zu erfrischen.

Berliner Ringbahn.

Wie wir bereits früher mittheilten, beabsichtigt die Königliche Eisenbahndirektion Berlin, für den Ausbau des dritten und vierten Geleises der Ringbahn zwischen Rixdorf und Stralau-Rummelsburg eine Verbreiterung der Spreebrücke bei dem Bahnhofe Treptow vorzunehmen und unmittelbar neben der neuen Brücke einen Fussgängersteg von 1,50 m Breite zur Verbindung der Stralauer mit der Treptower Chaussee anzulegen, letzteres Bauwerk jedoch nur unter der Bedingung, dass die sich auf 50 000 *M.* stellenden Gesammtkosten der Fussgängerbrücke von den betheiligten Gemeinden übernommen werden. Infolge dessen hat der Magistrat von Berlin beschlossen, vorbehaltlich der Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung eine Beihilfe von 30 000 *M.* aus städtischen Mitteln in Aussicht zu stellen, falls das Projekt den städtischen Anforderungen entspricht. Auch der Amts- und Gemeindevorstand von Stralau will eine Beihilfe von 15 000 *M.* zur Verfügung stellen und der Gemeindevorstand von Treptow sich mit 5 000 *M.* an den Kosten betheiligen.

Essener elektrische Strassenbahn.

Die von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft erbaute elektrische Strassenbahn in Essen ist auf der Strecke Altenessen-Borbeck in Betrieb genommen worden. Die Bahn läuft durch das Innere der Stadt Essen und beträgt deren Länge 12 km. Der Betrieb geschieht vorläufig mit 13 Motorwagen, von denen jeder imstande ist, bei starkem Verkehr einen gleich grossen Anhängewagen auch auf den nicht unbeträchtlichen Steigungen zu ziehen. Die Fahrgeschwindigkeit beläuft sich im Innern der Stadt auf 10 km und wird auf den freien Strecken ausserhalb derselben bis auf 20 km in der Stunde gesteigert. Die Stromführung ist oberirdisch, die Kraftstation enthält zwei 200pferdige Dampfmaschinen und die erforderlichen Dynamomaschinen zur Erzeugung des elektrischen Stromes. Zwei weitere Strecken sind zur Zeit im Bau und werden voraussichtlich bereits im Monat September dem Betriebe übergeben werden können.

Aus der Schweiz.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Von einem der betheiligten Staaten ist dem Centralamt mitgetheilt worden, dass die seit 1. Januar d. J. gültigen reglementarischen Bestimmungen für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände sowohl in Fassung als Form und Inhalt des Frachtbriefes vollkommen mit den in dem betreffenden Uebereinkommen getroffenen Festsetzungen übereinstimmen. Was aber diejenigen internationalen Verkehre angehe, welche, wie der Deutsch-Belgisch-Englische oder der Italienisch-Englische Verkehr, die Grenzen des Gebietes des Internationalen Uebereinkommens überschreiten, so werde von dem gedachten Staate sowie auch von Seiten anderer Staaten davon ausgegangen, dass auf solche Verkehre das Internationale Uebereinkommen nach Sinn und Wortlaut von Art. 1 keine Anwendung finde, sobald ein die Grenzen des Gebietes desselben überschreitender direkter Frachtbrief ausgestellt werde. Wenn auch in dieser Beziehung sowohl von Seiten der Eisenbahnen als ihrer Aufsichtsbehörden darauf hingewirkt werde, dass in derartigen Verkehren die Grundsätze des Internationalen Uebereinkommens soweit irgend möglich zur Anwendung kommen, so könne doch nach Dafürhalten jenes Staates eine Verpflichtung in solchen Verkehren, soweit sie das Gebiet des Uebereinkommens berühren, für diese Gebietsstrecke auch gegen den Wunsch des Absenders die Ausstellung des durch das Uebereinkommen vorgeschriebenen Frachtbriefes zu verlangen und dadurch den direkten Verkehr für die Gesammtstrecke unmöglich zu machen, aus Art. 1 nicht abgeleitet werden. In gleichem Sinne sei auch bei den Verhandlungen über die Bildung eines Deutsch-Orientalischen Eisenbahnverbandes verfahren worden. Das Centralamt entgegnete, dass es diese Bemerkungen, deren Werth es vollkommen anerkenne, den Interessenten zur Kenntniss bringen werde. Nach Ansicht des Centralamtes werden, nachdem die Angelegenheit infolge der Verhandlungen und Abmachungen unter den Eisenbahnen eine thatsächliche Gestaltung angenommen hat, nun die aus diesen hervorgehenden Erfahrungen abzuwarten sein. Dieselben werden zeigen, wie die Beziehungen der an dem Uebereinkommen theilnehmenden und der ausserhalb desselben stehenden Staaten am besten zu regeln sind. Wenn, nach den zu erwartenden Erfahrungen, über die beste Lösung der Frage Zweifel bestehen bleiben sollten, so wird es Aufgabe der im Art. 59 des Internationalen Uebereinkommens vorgesehenen Konferenzen sein, denselben durch eine endgültige Interpretation des Art. 1 ein Ende zu machen.

Die diplomatische Konferenz, welche zum Zwecke der Formulirung der Bedingungen, unter denen der Beitritt weiterer Staaten zu dem Internationalen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 gestattet sein soll, in Bern am 15. Juni zu einer ersten und am 3. Juli zu einer zweiten Sitzung zusammengetreten ist, hat sich auf den Entwurf einer Zusatzerklärung zum Uebereinkommen verständigt, welche denjenigen Regierungen, deren Vertreter an der zweiten Konferenz theilgenommen haben, von diesen direkt zugestellt worden ist. Die Mittheilung an die Russische Regierung, die nicht vertreten war, hat durch den Schweizerischen Bundesrath stattgefunden mit dem Bemerken, dass die Zustimmung der übrigen Vertragsstaaten gesichert erscheine und dass es wünschenswerth wäre, wenn auch Russland sich beförderlich aussprechen würde.

Internationaler Eisenbahn-Arbeiterkongress.

Zu gleicher Zeit wie der internationale Sozialistenkongress in Zürich fand dort am 14. d. Mts. auch der internationale Eisenbahn-Arbeiterkongress statt. Es waren 20 Delegirte anwesend, welche die Staaten: England, Frankreich, Oesterreich, Italien, Holland und die Schweiz vertraten. In der Vormittagssitzung wurde die Geschäftsordnung erledigt. Das erste Traktandum bildete die Frage der Errichtung eines internationalen Sekretariats. Die Errichtung desselben wurde beschlossen und sein Sitz nach Holland gelegt. Ausserdem sollen in den einzelnen Staaten nationale Sekretariate bestehen, die in steter Verbindung mit dem Generalsekretariate bleiben sollen. Die Französischen Genossen erhielten den Auftrag, bis zum nächsten Kongress ein Reglement für die internationale Organisation auszuarbeiten. Der Kongress erklärte sich prinzipiell mit Errichtung einer internationalen Kasse einverstanden, mit deren Organisation eine besondere Kommission beauftragt werden wird. Es wurde ferner folgende Resolution angenommen: Der Kongress fordert die Berufsorganisationen aller Länder auf, sowohl mit allen übrigen Mitteln, welche ihnen zu Gebote stehen und als zweckentsprechend erachtet werden, als insbesondere vermittelst der Arbeitervertreter in den Parlamenten, dahin zu wirken, dass für die Angestellten und Arbeiter der Transportanstalten der Arbeitstag auf 8 Stunden festgesetzt und denselben eine wöchentliche ununterbrochene Ruhezeit von 36 Stunden eingeräumt werde. Von diesen 52 jährlichen Ruhetagen sollen mindestens 17 auf den Sonntag fallen und der gewöhnliche Güterverkehr an Sonntagen eingestellt werden. Die Ausführungen dieser Bestimmungen haben besondere Inspektoren zu überwachen. In die Berathung eines Antrages, betreffend Minimallohn, wurde nicht eingetreten. Abgelehnt wurde der Antrag der Italienischen Delegirten wonach die Eisenbahnen Eigenthum der Eisenbahnarbeiter werden sollten, sowie der Antrag der Holländer bei Kriegsausbruch einen allgemeinen Streik der Eisenbahnarbeiter zu proklamiren. Die Holländer stellten ferner den Antrag, der auch angenommen wurde: Der internationale Verband der Eisenbahnarbeiter erklärt sich im Fall einer Arbeitseinstellung eines Vereines solidarisch. Bei Streikfällen wird allgemein die moralische und finanzielle Unterstützung anerkannt. Es soll jedoch kein Streik beschlossen werden, wenn nicht $^2/_3$ der Verbandsnationen ihre Zustimmung erklärt haben.

Als nächster Kongressort wurde Paris bezeichnet. Der nächste Kongress findet im September 1894 statt.

Südostbahn.

Die Angestellten der Schweizerischen Südostbahn wollten streiken. Die Liste der Streikenden gelangte jedoch in die Hände der Direktion, welche 16 derselben sofort entliess. Die Angelegenheit scheint beigelegt zu sein.

Frohnalpbahn-Projekt.

Auf den Frohnalpstock ist eine elektrische Bahn projektirt. Der Frohnalpstock liegt hinter Morschach, Axenstein und Axenfels am Vierwaldstättersee.

Die Englischen Eisenbahnen im Jahre 1892.

Nach dem unlängst erschienenen Blaubuch des Handelsamts betrug das zugelassene Gesammtkapital der Englischen Eisenbahnen am Schlusse des vorigen Jahres rund 21 052 Millionen Mark, also etwas über 21 Milliarden, und zwar $15^1/_3$ Milliarden in Aktien, der Rest in der Form von Anleihen und Schuldverschreibungen. Hiervon wurden eingezahlt in Millionen Mark (rund)*):

Kapitalgattung	Jahr 1891		Jahr 1892	
	Betrag	Nominell	Betrag	Nominell
Gewöhnliches Kapital	6 807	458	6 954	507
Garantirtes „	1 995	176	2 018	187
Vorzugskapital . . .	4 788	370	4 892	367
Anleihen	212	—	240	—
Schwebende Schulden	4 586	236	4 782	299
Summa	18 388	1 240	18 886	1 360

Hierzu kommen noch für 677 Millionen Mark an Zeichnungen bei andern Bahngesellschaften.

Die durchschnittliche Verzinsung des eingezahlten Kapitals ist von 4,1 % im Jahre 1890 auf 4 % im Jahre 1891 und schliesslich auf 3,85 % im Jahre 1892 gefallen. Die Verzinsung der einzelnen Kapitalgattungen ist natürlich sehr verschieden, und schwankt am meisten beim gewöhnlichen Aktienkapital. Auf 997 Mill. Mark gewöhnliches Kapital — einbegriffen 137 Millionen Kapital neuer, noch im Bau begriffener Linien — wurde gar nichts gezahlt; 30 Millionen brachten zwischen 9 und 10 %. Im übrigen stellt sich die Verzinsung des gewöhnlichen Kapitals wie folgt:

Der Dividende zu Grunde liegender Zinsfuss	Kapital in Millionen Mark		
	Jahr 1891	Jahr 1892	Zu- oder Abnahme
Bis 1 %	272	237	— 35
1 bis 2 %	192	185	— 7
2 „ 3 „	770	647	— 123
3 „ 4 „	884	1 053	+ 169
4 „ 5 „	622	1 234	+ 612
5 „ 6 „	585	1 613	+ 1 028
6 „ 7 „	2 457	903	— 1 554
7 „ 8 „	55	41	— 14
8 „ 9 „	5	12	+ 7
9 „ 10 „	24	31	+ 7

Was die von den Bahnen geleistete Arbeit betrifft, so hat der Güter- und Kohlenverkehr unter dem grossen Durhamer Kohlenstreik im ersten Viertel des vorigen Jahres gelitten, gegen 1890 aber im ganzen eine Zunahme erfahren. Es wurden befördert:

	Millionen Tonnen		
	1890	1891	1892
Mineralien (einschliesslich Kohlen)	215,8	221,5	221,1
Güter	87,3	88,8	88,5
zusammen	303,1	310,3	309,6

Die Zahl der beförderten Personen betrug 864 435 000 oder in der Woche 16,5 Millionen. Von dieser Gesammtzahl wurden durch Verschulden der Bahnen infolge von Unfällen bei den fahrenden Zügen getödtet 21 und verletzt 601 Personen. Der Löwenantheil des Verkehrs fiel der III. Klasse zu; auf die einzelnen Klassen vertheilte sich der Personenverkehr wie folgt:

	Beförderte Personen		
	1890	1891	1892
I. Klasse	30 187 000	30 424 000	30 602 000
II. „	62 859 000	63 378 000	61 848 000
III. „	724 697 000	751 661 000	771 985 000
zusammen	817 743 000	845 463 000	864 435 000
hierzu Inhaber von Zeitkarten	1 259 000	1 403 000	1 613 000

Die Einnahmen aus den einzelnen Klassen betrugen:

	Millionen Mark		
	1890	1891	1892
I. Klasse	63,9	62,9	62,4
in Prozenten	10,9	10,5	10,3
II. Klasse	52,9	50,5	47,4
in Prozenten	9,0	8,5	7,9
III. Klasse	422,8	436,2	444,3
in Prozenten	72,2	72,9	73,4
Zeitkarten	46,3	48,6	50,7
in Prozenten	7,9	8,1	8,4
Gesammteinnahme	585,9	598,2	604,8

Die Benutzung der II. Klasse auf den langen Linien hat mehr und mehr zur Abschaffung derselben im Fernverkehre geführt; im Vorortverkehre der grossen Städte ist die II. Klasse, namentlich was den Zeitkartenverkehr betrifft, nach wie vor sehr stark besucht. Dies kommt in den vorstehenden Zahlen zum Ausdruck.

Die gesammte von den Zügen zurückgelegte Wegelänge betrug:

	Millionen Zugkilometer		
	1890	1891	1892
Personenzüge	266,7	274,9	281,4
Güter- und Mineralienzüge	229,8	237,6	237,6
sämmtliche Züge, einschl. der gemischten Züge	501,6	517,8	524,5

Es umfasste somit die zurückgelegte Wegestrecke im Jahre 1892 mehr als die dreifache Entfernung von der Erde bis zum Monde.

Die Betriebsergebnisse der Bahnen stellten sich wie folgt:

	Millionen Mark (rund)		
	1890	1891	1892
a) Einnahme:			
Personenverkehr	586	598	605
Packetverkehr usw. . . .	82	86	89
Postverkehr	18	19	19
Güterverkehr	466	476	474
Viehverkehr	27	27	27
Mineralienverkehr . . .	351	361	357
Verschiedenes	68	70	71
zusammen	1 598	1 637	1 642
b) Ausgabe	864	903	914
c) Reineinnahme .	734	734	728
Die Ausgabe betrug in Prozenten der Einnahme	54 %	55 %	56 %
Die Länge des Bahnnetzes umfasste	32 318 km	32 507 km	32 725 km
Es bezifferte sich daher auf 1 km Betriebslänge berechnet:			
die Einnahme auf . .	50 000 ℳ	50 400 ℳ	50 200 ℳ
„ Ausgabe auf . .	26 630 „	27 770 „	27 960 „
„ Reineinnahme auf	23 370 „	22 630 „	22 240 „

*) Die Umrechnung in Deutsche Währung erfolgte unter Annahme des Werthes von 1 £ = 20 ℳ.

Unter den Ausgaben machen die Löhne den grössten Theil aus; sie betrugen rund 400 Millionen Mark. Sie waren 1892 höher als 1891 und 1891 bereits wesentlich höher als 1890. Die Lohnausgabe belief sich nach den verschiedenen Dienstzweigen für die 26 führenden Bahngesellschaften wie folgt:

	Löhne in Millionen Mark (rund)		
	1890	1891	1892
Lokomotivdienst	106	111	114
Unterhaltungsarbeiten .	40	41	42
Wagen	28	28	29
Verkehr	180	188	194
zusammen	354	368	379

Für Materialbeschaffungen wurden von denselben 26 Gesellschaften ausgegeben:

	Materialkosten in Millionen Mark (rund)		
	1890	1891	1892
für Lokomotivmaterial .	28	29	28
„ Unterhaltungsmaterial	25	27	26
„ Wagenmaterial . . .	43	44	42

Für Kohlen werden jährlich von allen Bahnen 80 Millionen Mark verausgabt.

Die Gesammtausgabe setzt sich für alle Bahnen wie folgt zusammen:

	Ausgabe in Millionen Mark (rund)		
	1890	1891	1892
Bahnunterhaltung . . .	141	147	148
Lokomotivkosten . . .	237	255	250
Wagenreparaturen . . .	78	79	81
Verkehrskosten	261	277	283
Allgemeine Unkosten . .	36	36	39
Abgaben und Steuern .	45	45	47
Regierungssteuer . . .	7	6	6
Entschädigungen . . .	9	8	10
Parlamentskosten und Rechtsbeistand . . .	7	6	6
Dampfer	33	34	34
Verschiedenes	10	10	10
zusammen	864	903	914

Aus Afrika.

Mosambik (Portugiesisch-Ostafrika).

Die Beira railway company, die sich 1892 bildete, um die Konzession der Pungwe-Eisenbahn anzukaufen und auszuführen, hat die Baareinlösung des am 1. Juli d. J. fällig gewesenen Zinsscheines ihrer Schuldverschreibungen 1. Hypothek bis zum 1. Juli 1896 verschieben müssen und bezahlt die Zinsen vorläufig in „funding bonds“.

Britisch-Ostafrika.

Der Englischen Kammer der Gemeinen ist ein Bericht über die Erforschung des Gebietes zwischen der Küste und dem Viktoriasee im Hinblick auf die anzulegende Eisenbahn zugegangen. Nach der gewählten Richtungslinie wird die Bahn von Mombassa bis zum Viktoriasee eine Länge von 657 Meilen erhalten und ein Anlagekapital von 2 240 000 £ erfordern; zugleich sind Fahrstrassen von gewissen Stationen nach den angebauten und volkreichen Gegenden vorgesehen. Der Verkehr wird für das erste Betriebsjahr auf 9 950 t Ausfuhr und 1 740 t Einfuhr, im ganzen auf 11 690 t Güter und ferner auf 11 400 Reisende veranschlagt.

Kongostaat.

Während bisher die Beschaffung der Arbeiter für die Kongobahn mit grossen Kosten und Schwierigkeiten verknüpft war, ist es nach den letzten Nachrichten gelungen, die Eingeborenen der Kongogegend mit Erfolg beim Schienenlegen zu verwenden. Dies bedeutet eine erhebliche Verminderung der Kosten, sowie eine Beschleunigung des Baues.

Tunesien und Algerien.

Der Französische Minister der öffentlichen Arbeiten hat dem Präsidenten der Republik über die Lage Tunesiens im Jahre 1892 einen Bericht erstattet, in dem über die Ausführung der geplanten Neubaulinien folgendes angegeben ist.

Infolge der Unterhandlungen, die zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Bona-Gelma Gesellschaft wegen Neuordnung der Betriebsverhältnisse auf dem von Frankreich gewährleisteten Netze angeknüpft wurden, sah sich die Tunesische Regierung veranlasst, unter Vorbehalt der Genehmigung seitens der Republikanischen Regierung mit der Gesellschaft am 12. Oktober 1892 2 Verträge abzuschliessen, von denen der eine die Ausführung der Linie Dschedeïda-Bizerte, der andere diejenige der Linien von Tunis nach Kap Bon und der Sahel nebst Zweigbahnen und Verlängerungen sichert. Nach dem ersten Vertrage hat die Gesellschaft die Linie Dschedeïda-Bizerte gegen eine Entschädigung von 5 600 000 Frcs. vollspurig auszuführen und den Bau innerhalb 2 Jahren nach Genehmigung des endgültigen Entwurfs zu vollenden; für Ergänzungsarbeiten kann das Anlagekapital um 400 000 Frcs. erhöht werden. Der Betrieb, für den die Konzession am 29. Dezember 1979 abläuft, erfolgt gegen eine feste kilometrische Vergütung von 1 750 Frcs. nebst der Hälfte der Betriebseinnahme nach Abzug der Steuer. Als Mindestvergütung sind ohne Rücksicht auf die Einnahme 3 500 Frcs. für 1 km vorgesehen; sollte diese Summe in einem Jahre nicht eingehen, so wird der fehlende Betrag nebst 4,6 % Zinsen der Gesellschaft aus den späteren Ueberschüssen nachgezahlt. Da der Bau dieser Linie, zu deren Eröffnung gegen Ende 1893 sich die Tunesische Regierung gegenüber der Gesellschaft für den Handelshafen von Bizerte verpflichtet hat, sehr dringend ist, so musste die Bona-Gelma Gesellschaft eingeladen werden, die Arbeiten unverzüglich zu unternehmen; die endgültigen Entwürfe sind der Regierung unterbreitet und die Unternehmer sind bereit, Hand an's Werk zu legen.

Die übrigen konzessionirten Linien, die mit 1 m Spurweite ausgeführt werden sollen, sind die folgenden: 1. Tunis-Zaghuan-Bu Ficha-Enfidaville-Susa nebst Zweigbahn nach der Ebene von Fahs; 2. Susa-Käruan, die von der ersten Linie bei Kalaa Kebira abzweigt und Krussiah, sowie das Lager von Sidi el Hani berührt; 3. Susa-M'Saken-Moknine mit späterer Verlängerung nach Sfax; diese Linie war ursprünglich der Société franco-tunisienne des transports konzessionirt, aber die Konzession wurde wegen Nichterfüllung der Bedingungen durch Verordnung vom 19. November 1892 für verfallen erklärt; 4. eine Linie, die aus der Linie Tunis-Susa abzweigt und über Mornag, le Khanguet, Grombalia und Hammamet nach Nebeul führt; endlich 5. eine Linie, welche die Linie Tunis-Hammam Lif über Fonduk Dscherid und Soliman zunächst bis Menzel bou Zalfa verlängert und später unter Umständen bis Kelibia fortgesetzt wird. Das Anlagekapital für die ersten beiden Linien ist auf 10 984 580 Frcs. einschliesslich Umbau der vollspurigen Strecke Tunis-Hammam Lif zur Schmalspur, sowie der Neuausstattung der Station Tunis festgesetzt. Für die anderen Linien ist das Anlagekapital vorläufig auf 7 220 000 Frcs. veranschlagt und wird erst nach Genehmigung des endgültigen Entwurfs genau vereinbart. Die Tunesische Regierung kann die Vollendung aller Linien innerhalb 5 Jahren nach Genehmigung des Vertrages verlangen, sie behält sich aber das Recht vor, den Bau einiger Zweigbahnen hinauszuschieben, um nöthigenfalls die Lasten zu vermindern.

Im Anschluss hieran haben die Minister der öffentlichen Arbeiten, der auswärtigen Angelegenheiten und der Finanzen der Kammer am 27. Juni d. J. einen Gesetzentwurf vorgelegt, 1. betreffend Genehmigung des am 27. Oktober 1892 mit der Bona-Gelma Gesellschaft geschlossenen Vertrages wegen Aenderung der früheren Konzessionsbedingungen, 2. betreffend Genehmigung des am 12. Oktober 1892 zwischen der Tunesischen Regierung und der genannten Gesellschaft geschlossenen Vertrages wegen Anlegung neuer Linien. Begründet ist dieser Entwurf folgendermaassen:

Die Verträge, die gegenwärtig für das vom Staate gewährleistete und von der Bona-Gelma Gesellschaft ausgeführte Eisenbahnnetz maassgebend sind, reichen meistens bis zum Jahre 1877 zurück. Bedeutende politische und wirthschaftliche Umwandlungen haben sich seitdem im Verkehrsgebiete dieser Bahn besonders durch Herstellung der Schutzherrschaft in Tunesien, durch die Entwickelung der Kolonisation und durch Eröffnung der Bahn vollzogen, so dass es nicht wunderbar ist, wenn die ursprünglichen Konzessionsbedingungen namentlich bezüglich der Betriebsvergütung nicht mehr zulässig sind. Die Regierung und die Kammern haben sich mehrmals mit dieser Einrichtung beschäftigt, welche die Interessen der Gesellschaft mit denen des Staatsschatzes und der betheiligten Bevölkerung in Gegensatz bringt; ein Verwaltungsausschuss wurde daher mit Prüfung der vorzunehmenden Vertragsänderungen betraut.

Die Anlage der Tunesischen Neubaulinien, welche die Finanzen des Schutzlandes berührt und daher gemäss der Verordnung vom 22. April 1882 von Frankreich genehmigt werden muss, bot eine günstige Gelegenheit, der Bona-Gelma Gesellschaft Vertragsänderungen aufzunöthigen, welche die Interessen

der Gesellschaft mit denen des Staatsschatzes und der Bevölkerung in Uebereinstimmung bringen. Die älteren Verträge, genehmigt durch die Gesetze vom 26. März 1877, 20. April 1882 und 28. Juli 1885 sicherten der Gesellschaft: 1. für die Linie Bona-Gelma, 2. für deren vollspurige Fortsetzungen und 3. für die schmalspurige Linie Suk Ahras-Tebessa eine Betriebskosten-Vergütung von wenigstens 7 000 bezw. 7 700 und 5 000 Frcs. für 1 km zu; ausserdem blieb bei dem ganzen Netze mit Ausnahme der Tebessalinie die Betriebskosten-Vergütung bis zu einer kilometrischen Einnahme von 11 000 Frcs. unverändert. Unter diesen Umständen hatte die Gesellschaft kein Interesse an einer Einnahmevermehrung oder sogar ein entgegengesetztes Interesse, weil eine solche Vermehrung eine Erhöhung der thatsächlichen Betriebsausgaben veranlassen konnte.

Allerdings waren Vorsichtsmaassregeln getroffen worden, damit die von der zugesicherten Betriebskosten-Vergütung erzielten Ersparnisse nicht zu einer Erhöhung des Gewinnes der Antheilhaber verwendet würden; so hatte Sadi Carnot als Minister der öffentlichen Arbeiten 1882 eine Erklärung erlangt, durch welche die Gesellschaft von jeder Gewinnerhöhung Abstand nahm und die bezüglichen Beträge so lange den Rücklagen zuzuführen versprach, bis ihre aus der Zinsengewähr herrührende Schuld gegen den Staat getilgt sein würde. Aber da die Antheilhaber keinen Nutzen von den Betriebserträgen hatten, so wurden sie gleichgültig gegen das Gedeihen des Netzes; es erschien daher erforderlich, nicht nur die feste Betriebskosten-Vergütung zu beseitigen, sondern auch die vom Staate gewährleisteten Betriebskosten zu vermindern und die Interessen des Staatsschatzes mit denen der Antheilhaber in Einklang zu bringen, indem man dem Aktienkapital einen angemessenen Antheil an den Ersparnissen einer guten Geschäftsführung zubilligte. Zu dem Zwecke wurden für das ganze Netz als Höchstgrenze der kilometrischen Betriebskosten-Vergütung 3 800 Frcs. nebst der Hälfte der Betriebseinnahmen mit der Maassgabe festgesetzt, dass eine Ueberschreitung dieser Grenze auf Gefahr der Gesellschaft erfolgen soll, während der Gesellschaft nur die innerhalb dieser Grenze thatsächlich verausgabten Betriebskosten zugesichert werden. Von dem Betrage, um den die Gesellschaft mit ihren Betriebskosten unter der Höchstgrenze bleibt, erhält der Staat $^4/_{10}$, die Gesellschaft $^6/_{10}$; doch sind diese $^6/_{10}$ so lange den Rücklagen zuzuführen, bis diese 6 Millionen Francs betragen. Alsdann hat die Gesellschaft nur noch $^9/_{10}$ ihrer Ersparnissprämie den Rücklagen zuzuführen, während $^1/_{10}$ zur Gewinnerhöhung dient; haben die Rücklagen auf diese Weise 8 Millionen Francs erreicht, so wird die Ersparnissprämie auf $^2/_{10}$ der von der Gesellschaft bei den Betriebskosten erzielten Ersparniss ermässigt und unverkürzt den Antheilhabern zugewendet, vorausgesetzt, dass die kilometrische Einnahme wenigstens 10 000 Frcs. beträgt. Selbst wenn die genannte Höchstgrenze erreicht wird, würde der Staat bei einer durchschnittlichen kilometrischen Einnahme von 5 000 Frcs. eine Gesammtersparniss von 829 863 Frcs. und bei einer solchen Einnahme von 8 000 Frcs. eine Gesammtersparniss von 293 714 Frcs. gegenüber dem jetzigen Zustande erzielen; 1891 betrug die kilometrische Einnahme durchschnittlich 7 700 Frcs.

Auf diese Weise wird die Gesellschaft an der Verkehrsentwickelung betheiligt. Indessen von einer durchschnittlichen Einnahme von 5 000 Frcs. ab musste die Betriebskosten-Vergütung vermindert werden; denn eine Einnahmevermehrung von 1 000 Frcs. erfordert keine Ausgabevermehrung von 500 Frcs. Der feste Betrag von 3 800 Frcs. wird demnach bei einer Einnahme von mehr als 5 000 Frcs. um 30 % vermindert, doch darf die Grenze der Betriebskosten-Vergütung nicht unter die Hälfte der Einnahme sinken. Infolge dieser Festsetzungen musste aber eine besondere Rechnung für spätere Vergrösserung von Bahnhöfen, für Vermehrung der Fahrbetriebsmittel und für Ergänzungsbauten jeder Art eröffnet werden; der Höchstbetrag dieser Rechnung ist auf 12 000 000 Francs festgesetzt worden einschliesslich 2 000 000 Frcs., die auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1885 für die Tebessalinie zu gleichem Zweck bestimmt waren. Die zu Lasten dieser Rechnung zu bestreitenden Ausgaben sind von der Regierung zu genehmigen.

Endlich wurde nach den früheren Verträgen jede Linie bezüglich der Betriebskosten-Vergütung besonders behandelt; während die Linien mit schwachem Verkehre sehr hohe Mindestvergütungen genossen, zogen Linien, wie Bona-Gelma oder Duvivier-Suk Ahras, deren Verkehr sich schnell entwickelte, aus der Erhöhung der durch die Verträge festgesetzten Betriebskosten-Vergütungen ihrerseits Vortheil. Da der neue Vertrag sich auf die durchschnittliche kilometrische Einnahme des Gesammtnetzes gründet, so wird dieser Missbrauch verschwinden und eine vernünftige Gemeinschaft zwischen Stammbahn und Zufuhrlinien geschaffen werden.

Am 12. Oktober 1892 hat die Bona-Gelma-Gesellschaft, die seit 1880 die Konzession für die Fortsetzung der Algerischen Medscherdahbahn auf Tunesischem Gebiet besitzt, mit der Tunesischen Regierung Verträge abgeschlossen, durch welche sie den Bau und Betrieb eines mit Meterspur auszuführenden Netzes von etwa 350 km übernimmt. Nach den Bedingungen sollen die kilometrischen Baukosten etwa 52 000 Francs, für die Linie Zaghuan-Susa sogar nur 45 000 Frcs. betragen; dieser mässige Preis wird durch die Einfachheit der Anlagen, sowie durch die Vertrautheit der Gesellschaft mit Tunesischen Verhältnissen ermöglicht. Die Tunesische Regierung verfügt über Rücklagen, die sie zur Bezahlung der Baukosten der Neubaulinien zu verwenden gedenkt; sie braucht also weder die Mittel der Konzessionsgesellschaft in Anspruch nehmen, noch den Staatshaushalt mit einer Zinsengewähr oder sonstwie zu belasten. Die kilometrische Betriebskosten-Vergütung der Gesellschaft beträgt 1 500 Frcs. nebst der Hälfte der Einnahme; wird dieser Betrag durch die Einnahme nicht gedeckt, so streckt die Gesellschaft das Fehlende zunächst vor und erhält es aus späteren Ueberschüssen zurückgezahlt. Diese etwaigen Vorschüsse darf die Gesellschaft ihren Rücklagen entnehmen, doch muss sie diesen dann auch die Zinsen der entliehenen Beträge zuführen.

Der Eisenbahnausschuss der Kammer, der mit der Vorprüfung des in dieser Weise begründeten Gesetzentwurfs betraut war, hat sich mit 5 gegen 4 Stimmen bei einer Stimmenthaltung für den Entwurf ausgesprochen und am 19. Juli d. J. der Kammer seinen Bericht erstattet. Bei der Verhandlung in der Kammer, die am 20. und 21. Juli d. J. stattfand, wurde der Entwurf hauptsächlich von den Abgeordneten Cornudet und Pelletan angegriffen, während er von Raynal, dem Vorsitzenden des Eisenbahnausschusses, sowie vom Minister der öffentlichen Arbeiten vertheidigt wurde; der Raum verbietet es uns leider, auch auf die interessanten Darlegungen in der Kammer einzugehen. Schliesslich war diese der Meinung, dass die Regierung, wenn sie selbst 8 Monate Zeit gebraucht hatte, um den am 27. Oktober 1892 abgeschlossenen Vertrag zur Vorlage an die Kammer zu bringen, von dieser nicht eine gründliche Prüfung in einigen Tagen verlangen könne. Da überdies der Wunsch bestand, den Haushalt baldigst fertigzustellen, so wurde die Weiterberathung der Vorlage auf die nächste Tagung im November d. J. verschoben. Da aber die Herstellung der Tunesischen Linien nicht länger vertagt werden kann, hat der Ministerrath am 10. d. Mts. die Bestätigung der Tunesischen Verträge auf Vorschlag des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten beschlossen.

Erkenntnisse oberer Gerichte.

v. O. **Enteignungsverfahren in Elsass-Lothringen. Kassationsrekurs. Vollmacht. Entschädigung.** Aus den Entscheidungsgründen: „1. Wer im Enteignungsverfahren zu Gunsten einer Partei Revision einlegt, muss mit einer bezüglichen Vollmacht versehen sein. Es ist aber nicht unbedingt erforderlich, dass die Vollmacht vor Ablauf der Kassationsfrist vorgelegt wird, vielmehr genügt es, wenn dieselbe vorher ausgestellt worden ist. — 2. Die Entscheidung der Geschwornen bedarf auch unter der Herrschaft des Gesetzes vom 20. Juni 1887 der Vollstreckbarerklärung; jedoch muss dieselbe nicht nothwendig am Schlusse des Urtheils, sie kann auch im Verhandlungsprotokolle erfolgen. — 3. Die Geschwornen können eine Entschädigung nur für solche Nachtheile zubilligen, welche eine unmittelbare Folge der Enteignung selbst sind, nicht aber auch die Schäden, welche sich erst bei oder nach Ausführung des die Enteignung veranlassenden Unternehmens ergeben. Bezieht sich eine Forderungsanmeldung auf Ansprüche der einen wie der anderen Art, so darf nicht eine Gesammtentschädigung zuerkannt werden, und sind vielmehr diejenigen Posten, für deren Festsetzung die Geschwornen nicht zuständig sind, auszuscheiden, widrigenfalls die ganze bezügliche Entscheidung der Kassation unterliegt.“ (Erk. des Kassationshofes des Ober-Landesgerichts Colmar vom 24. September 1892; J. Zeitschr. f. Elsass-Lothr. Bd. XVIII S. 84 ff.)

---

v. O. **Rücktritt des Bestellers bei durch die Schuld des Werkmeisters nicht rechtzeitig erfolgter Ablieferung des Werkes.** Aus den Entscheidungsgründen: § 938, I. 11 Pr. A. L. R. setzt allerdings für die Rücktrittsbefugniss des Bestellers ausserdem noch voraus, dass durch die Schuld des Werkmeisters oder durch einen in dessen Person sich ereignenden Zufall die Ablieferung des Werkes bis zum Ablaufe der bestimmten Zeit nicht erfolgt ist. Diese Voraussetzung war aber, wie der Vorderrichter zutreffend angenommen hat, nicht von der Beklagten zu beweisen, vielmehr lag dem Kläger, der seine kontraktliche Verpflichtung nicht erfüllt hat, der Nachweis ob, dass er an der Erfüllung durch einen von ihm nicht zu vertretenden Zufall oder durch ein Verschulden der Beklagten gehindert worden sei. (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 9. März 1893 R. 306/921; Jurist. Wochenschr. 1893 S. 243.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn. Am 1. September d. J. findet an dem zwischen der Station Anröchte und der Haltestelle Uelde neu eingerichteten Haltepunkt Mellrich nach Bedarf ein Anhalten der Personenzüge zum Aussetzen und Aufnehmen von Reisenden statt, welche mit Fahrkarten nach bezw. von Uelde versehen sind.

Die Ausgabe der Fahrkarten in Mellrich erfolgt durch den Rendanten Weicken daselbst.

Lippstadt, den 24. August 1893. (1839)
Die Betriebsdirektion.
F. Schönfeld.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Infolge Bahnbeschädigung durch Hochwasser wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Lemberg-Rawa Ruska vom 11/8. bis 17/8. l. J., in den Strecken Jaslo-Neuzagorz, Neuzagorz-Mezölaborcz vom 11/8. und Neuzagorz-Chyrow vom 13/8. bis auf weiteres eingestellt.

Wien, am 22. August 1893. (1840)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

3. Güterverkehr.

Oldenburgische Staatsbahn. Am 1. September d. J. wird die Haltestelle Steinhausen, welche bislang nur für den Personenverkehr eingerichtet war, für die Annahme und Abfertigung von Gepäck, Kleinvieh — soweit dieses im Vorläufer befördert wird — und Gütern eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen nach und von Steinhausen bleibt ausgeschlossen.

Oldenburg, den 25. August 1893. (1841)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Güterverkehr Frankfurt am Main - Bromberg. Am 1. September 1893 tritt der Nachtrag II zu dem Tarif für den vorbezeichneten Güterverkehr in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Ergänzungen, sowie Aenderungen bezw. Berichtigungen des Tarifs.
II. Entfernungen für verschiedene in den Verkehr einbezogene Stationen, sowie anderweite zum Theil abgekürzte Entfernungen für die Stationen der Strecke Maldeuten-Jonkendorf des Direktionsbezirks Bromberg.
III. Anderweite, abgekürzte Entfernungen zwischen einigen Stationen des Direktionsbezirks Bromberg und den Stationen der Strecke Drewitz-Mansfeld des Direktionsbezirks Frankfurt a/M.
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
V. Aufnahme des seit 9. März d. J. gültigen Ausnahmetarifs 24 für Felle und Häute, rohe, gesalzene und getrocknete (nicht aber gegerbte).

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen von welchen der Tarifnachtrag auch käuflich zu haben ist. (1842)

Frankfurt a/M., den 24. August 1893.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Die direkten Gütertarife der Bayerischen Staatsbahn mit den übrigen Deutschen Eisenbahnen. Mit Wirksamkeit vom 10. September l. J. werden die an der neu eröffneten, von der Bayerischen Staatsbahn in Betrieb genommenen Privat - Lokalbahn Lam - Kötzting gelegenen Stationen Arrach, Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal in die direkten Gütertarife der Bayerischen Staatsbahn mit den übrigen Deutschen Bahnen einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei der Station Cham, sowie bei den betheiligten ausserbayerischen Stationen zu erfahren.

München, den 25. August 1893. (1843)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Die in dem Heft 4 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn enthaltenen Frachtsätze der allgemeinen Stückgutklasse und des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter im Verkehr mit Mannheim Neckarvorstadt werden vom 1. September d. J. an um je 60 ₰ für 1 000 kg ermässigt. (1844)

Strassburg, den 24. August 1893.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. treten einige Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs vom 15. April d. J. in Kraft, von welchen die Aufnahme der Stationen Rauscha (Direktionsbezirk Berlin) und Gummersbach (Direktionsbezirk Elberfeld) in den Verband hervorgehoben werden.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Altona, den 25. August 1893. (1845)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 1. September d. J. tritt ein gemeinsamer Nachtrag zu den Heften A 1, 3 und 4, B 1, 3 und 4 und C 1, 3 und 4 des Rheinlsch-Westfälisch-Niederländischen Gütertarifs vom 1. April 1888 bezw. 1. Oktober 1889 in Kraft. Dieser enthält einen Ausnahmetarif für Futtermittel von den Niederländischen Stationen Amsterdam, Dordrecht, Rotterdam, Middelburg, Vlissingen und Hoek van Holland nach Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Köln (linksrheinisch) — einschliesslich der Crefelder Eisenbahn —, Köln (rechtsrheinisch) — einschliesslich der Georgs-Marienhütten-Eisenbahn — und Elberfeld — einschliesslich der Eisern-Siegener Eisenbahn.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen zu beziehen.

Elberfeld, den 24. August 1893. (1846)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. September d. J. werden die Stationen Alt-Dollstädt, Blumenau i. Ostpr., Christburg, Eschenhorst, Gr. Hanswalde, Grosswaplitz, Liebemühl, Markushof, Miswalde, Pollwitten, Saalfeld i. Ostpr., Schroop und Troop des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg in den Güterverkehr Elberfeld-Bromberg für die unbeschränkte Güterabfertigung einbezogen und gleichzeitig für verschiedene Stationen abgekürzte Entfernungen eingeführt.

Ueber die Frachtberechnung geben die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 26. August 1893. (1847)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb im Binnen- und Wechselverkehr der westlichen Preussischen Staats- und anschliessenden anderen Bahnen vom 1. Mai 1893. Die Station Hirschhorn der Badischen Staatseisenbahnen wird mit dem 1. September d. J. für den Versand von Eisenerz etc. in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen.

Die Güter-Abfertigungsstellen geben Auskunft.

Köln, den 24. August 1893. (1848)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Der Ausnahmetarif Nr. 8 für die Beförderung von Getreide, Mühlenfabrikaten und Kleie im Binnenverkehr der Reichs-Eisenbahnen wird vom 15. Oktober d. J. ab für den Artikel Malz aufgehoben.

Strassburg, 24. VIII. 1893. (1849)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Frachtberechnung für Koks nach dem Wagenladegewicht. Vom 15. Oktober d. J. ab finden die im Theil II des Anhanges zum Hanseatisch-Ostdeutschen Verband-Gütertarife bestehenden Frachtsätze für Steinkohlen, Koks u. Brikets nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Mecklenburgischen Südbahn und der Strecke Neustrelitz-Warnemünde des Deutsch - Nordischen Lloyd auch auf den Artikel Koks nur noch unter der Bedingung Anwendung, dass der Frachtberechnung mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hierbei aber für Wagen mit mehr als 10 und weniger als 15 t Ladegewicht nur ein solches von 10 t angenommen wird, sofern nicht das alsdann zur Berechnung kommende wirkliche Gewicht der Sendungen sich höher stellt. Ergibt für Sendungen, bei denen das Wagenladegewicht nicht ausgenutzt ist, die Berechnung zu den Sätzen und Bedingungen des Theiles I des bezüglichen Tarifes eine niedrigere Fracht als zu den Sätzen des Theiles II für das Wagenladegewicht, so wird erstere berechnet.

Breslau, den 26. August 1893. (1850)
Königliche Eisenbahndirektion.

Regelung der Eisentarife Oberschlesien - Ostseehäfen. Vom 1. September d. J. ab werden für den Versand von Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II von Oberschlesien nach den Ostseehäfen Stettin, Swinemünde, Danzig, Neufahrwasser, Elbing, Königsberg und Memel dieselben Frachtvergünstigungen gewährt, welche im Verkehr nach den Nordseehäfen bestehen. Es gelangen demzufolge zum Theil erheblich ermässigte Ausnahmesätze zur Einführung, deren Anwendung fortan lediglich an die Bedingung geknüpft ist, dass die Sendungen auf den Hafenstationen zur Entladung kommen und durch Landfuhrwerk oder zu Schiff abgefahren, also nicht mit der Eisenbahn

weiter befördert werden. Die Ausnahmetarife für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und nach Deutschen Kolonien werden ausserdem auf Maschinen sowie auf Messingwaaren und andere Ganz- und Halbfabrikate aus unedlen Metallen und deren Mischungen, die Ausnahmetarife für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II auf eine Anzahl Eisenartikel des Spezialtarifs I, insbesondere Drahtfabrikate, ausgedehnt. — Nähere Auskunft geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbüreau hierselbst.

Breslau, am 25. August 1893. (1851)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preussisch-Bayerischer Verkehr. Vom 1. September d. J. ab werden in den direkten Verkehr aufgenommen:

a) die Station Buk des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin für Sendungen von Grossvieh, als Rindvieh, Maulthiere etc., sowie von Kleinvieh, als Schweine, Kälber, Schafe etc. in gewöhnlichen Wagen;
b) die Stationen Winsen und Stelle des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover für Sendungen von Grossvieh, als Rindvieh, Maulthiere etc., sowie Kleinvieh, als Schweine, Kälber, Schafe etc. in gewöhnlichen Wagen und für Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden.

Mit sofortiger Gültigkeit werden ausserdem die Schnittsätze für sonstiges Grossvieh nach und von Gunsleben nördlich vom Schnittpunkte 7. R. in 5,64 ℳ, nach und von Sudenburg nördlich vom Schnittpunkte 6. P. in 5,10 ℳ berichtigt. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 25. August 1893. (1852)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Donauumschlags - Verkehr über Passau und Regensburg; Theil II vom 20. August 1892. Am 1. September l. J. gelangt der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen", des „Kilometerzeigers und der Tariftabellen" sowie des „Anhanges I", enthaltend Tarifbestimmungen und Schiffsfrachten, des weiteren einen neuen Anhang III mit Frachtsätzen für den Güterverkehr zwischen Regensburg und Passau und Stationen der Rumänischen Eisenbahnen mit Umschlag in Verciorova.

München, den 21. August 1893. (1853)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 1. August 1893. Der Ausnahmetarif wird, soweit nicht nachstehend ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, mit Wirksamkeit vom 1. August l. J. ab ergänzt, wie folgt:

1. Zu den in Ziffer 4 Abs. 1 (vergl. Ausschreiben Nr. 5 im Tarifanzeiger 36 vom 14. d. Mts.) unter Nr. 1—4 verzeichneten Bahnen ist mit Nr. 5 die Main-Neckar-Eisenbahn beizusetzen.

   Zu den in Ziffer 4 Abs. 3 unter lit. b genannten besonders nothleidenden ausserbayerischen Gebieten treten noch hinzu:

   das Grossherzogthum Sachsen-Weimar, die Herzogthümer Sachsen-Altenburg, Sachsen-Coburg-Gotha und Sachsen-Meiningen, die Fürstenthümer Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen und Reuss j. L., sowie das Oldenburgische Fürstenthum Birkenfeld.

   Es werden daher auch für die nach diesen Landestheilen bestimmten Sendungen von Streu- und Futtermitteln im direkten und Durchgangsverkehre der unter Ziffer 4 Abs. 1 Nr. 1—5 genannten Bahnen 25 % der Frachtantheile derselben an den Ausnahmefrachtsätzen fortab im Reklamationswege unter den für die ausserbayerischen Gebiete bestehenden, bereits bekanntgegebenen Voraussetzungen zurückerstattet.

2. Die Bestimmung unter Ziffer 5 lit. b auf Seite 4 findet ferner Anwendung für den direkten Verkehr der K. Bayerischen Staatseisenbahnen
   a) mit der Neuhaldensleber Eisenbahn
   ab 7. August l. J.,
   b) mit der Oberhessischen Eisenbahn
   ab 12. August l. J.

3. Endlich werden die Dienststellen zur Verhinderung missbräuchlicher Anwendung der die Gewährung dieses Ausnahmetarifes bedingenden Frachtbriefvorschrift „zu Streu- oder Futterzwecken" angewiesen, der thatsächlichen Verwendung der nach dem genannten Ausnahmetarif abgefertigten Sendungen zu den angegebenen Zwecken ihr besonderes Augenmerk zuzuwenden und bei unrichtigen Erklärungen im Frachtbriefe unverzüglich Anzeige an die Generaldirektion zu erstatten.

München, den 21. August 1893. (1854)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Die direkten Gütertarife der Bayerischen Staatsbahn mit den übrigen Deutschen Bahnen. Die Bekanntmachung vom 31. Juli des Inhalts:

„Mit Wirksamkeit vom 1. August l. J. werden im Verkehre der in die direkten Tarife aufgenommenen Bayerischen Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München bei den Ausnahmetarifen für Holz der Spezialtarife II und III in 10 t-Ladungen die seitherigen Anstossbeträge ermässigt. Die neuen Anstossbeträge sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren"

wird dahin ergänzt, dass diese ermässigten Anstossbeträge ab 1. August l. J. auch für Holzsendungen, welche nach dem allgemeinen Spezialtarif III tarifiren, Anwendung finden.

München, den 21. August 1893. (1855)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. September l. J. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 18 für Petroleum und Naphta von Mannheim nach Basel Station der Schweizerischen Centralbahn loko und transit Westschweiz aufgehoben und tritt an deren Stelle ein ermässigter Ausnahme-Frachtsatz von 0,84 ℳ für 100 kg von Mannheim nach Basel S. C. B. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterstationen.

Karlsruhe, den 24. August 1893. (1856)
Generaldirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und den Stationen der Altdamm-Colberger Eisenbahn andererseits. Am 1. September 1893 treten für den Verkehr von den Briketversandstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin nach den Stationen Naugard, Greiffenberg i. Pom. und Treptow a/R. der Altdamm-Colberger Eisenbahn Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbrikets, gültig bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation, in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 25. August 1893. (MG 1857)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Station Radolfzell der Badischen Bahn wird vom 1. k. Mts. in den direkten Güter- und Vieh- etc. Verkehr des Westdeutschen Verbandes einbezogen. Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren.

Hannover, den 24. August 1893. (1858)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1893 wird der Artikel „Malz" aus Ausnahmetarif 38 in Ausnahmetarif 3 des Heftes 1 und aus Ausnahmetarif 22 in Ausnahmetarif 4 des Heftes 3 versetzt.

Berlin, den 24. August 1893. (MG 1859)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Transittarif für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Am 1. September d. J. tritt zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr der I. Nachtrag in Geltung. Derselbe enthält u. a. Aenderungen des Vorwortes, der Bestimmungen über Anwendung des Tarifs, der besonderen Bestimmungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Kilometerzeigers, anderweite zum Theil erhöhte, zum Theil ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, eine anderweite Stations-Tariftabelle für Bremerhaven und Geestemünde, anderweite zum Theil erhöhte, zum Theil ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 2 für Zucker sowie Berichtigungen.

Soweit durch den Nachtrag gegenüber den früheren Frachtsätzen Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. November d. J. in Geltung.

Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von 0,35 ℳ bei den Verbandsstationen zu beziehen.

Breslau, den 28. August 1893. (1860)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen. Am 1. September 1893 erscheint Nachtrag XIX zum Gütertarif für obenbezeichneten Verkehr.

Derselbe enthält Ergänzung der besonderen Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, neue Entfernungen für die Stationen Gotha Kindleberstrasse (gültig vom 1. Oktober 1893) und Heinebach, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 4 (für gebrannte Steine), 6 (für Kies), 9 (für Staubkalk zum Düngen), 13 (für Braunkohlen etc.) und 22 (für Getreide etc.), Aenderung eines Stationsnamens sowie Berichtigungen.

Die zwei durch Druckfehler herbeigeführten Erhöhungen gelten erst vom 15. Oktober 1893 ab.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen käuflich. Nähere Aus-

kunft ertheilt die unterzeichnete Verwaltung.

Erfurt, den 26. August 1893. (1861)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. September d. J. tritt für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 16 in Kraft. Derselbe ist durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 26. August 1893. (1862)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Norddeutsch-Bayerischen Seehafenverkehre mit Senden kommen vom 1. September d. J. ab für Baumwolle die gleichen Frachtsätze zur Anwendung, wie für Lindau.

Hannover, den 24. August 1893. (1863)
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verband. Mit dem 1. September d. J. treten an Stelle der auf den Seiten 6 und 8 des Heftes II (Theil II) des Gütertarifs vom 13. Januar 1885 (Verkehr **von** Russland **nach** Frankreich) aufgeführten Schnittfrachtsätze für **Eilgut** anderweite ermässigte Schnittfrachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben gibt das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Köln, den 30. August 1893. (1864)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), als geschäftsführende Verwaltung.

Einführung des Nachtrages IV zum Lokal-Gütertarife, Theil II Heft 1. Mit Gültigkeit vom 1. September 1893 gelangt zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 1 (Neuauflage, gültig vom 15. Januar 1893) ein Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Eröffnung der Station „Wiesa" für den gesammten Güterverkehr;
2. Schliessung der Station „Nieder-Oberleutensdorf".

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 25. August 1893. (1865)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Verkehr Russisch-Oesterreichische Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits. Die in den Ausnahmetarifen für Getreide etc. für die obbezeichneten Verkehre enthaltenen, zu Gunsten der Russischen Südwestbahn zur Einhebung gelangenden Gebühren für die Umschüttung in Radziwilow und Woloczysk im Betrage von 2, 4, 5, 7, 8 und 10 Rubeln pro Wagen gelangen über Entschliessung obiger Bahn vom 1. September 1893 an nicht mehr zur Einführung.

Wien, am 23. August 1893. (1866)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Ausscheidung der Stationen Györ (Raab) und Györ rábaparti rakodóhely (Raab, Raabufer-Güterexpedition) der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn aus dem Verbande. Es wird zur Kenntniss gebracht, dass in dem im oben genannten Verbande voraussichtlich am 1. November l. J. zur Einführung gelangenden Heft 4 des Tarifes Theil II, welches die gleichzeitig ausser Kraft tretenden Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1890, Theil III, Heft 2, vom 1. Februar 1892 und Theil IV vom 1. Oktober 1890 sammt Nachträgen ersetzen wird, die Stationen Györ (Raab) und Györ rábaparti rakodóhely (Raab, Raabufer-Güterexpedition) der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn nicht mehr aufgenommen erscheinen.

Wien, am 26. August 1893. (1867)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn. Aenderung der Frachtsätze für Wernshausen. Die im Nachtrage IV zum Tarife für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr enthaltenen Frachtsätze für Wernshausen (K. E. D. Erfurt) gelangen — soweit sie billiger sind — auch für Sendungen nach Wernshausen (Werrabahn) zur Anwendung.

Prag, 25. August 1893. (1868)
Die Generaldirektion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. (Einführung von Frachtsätzen für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze.) Mit Gültigkeit vom 29. August d. J., bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1893, treten für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Von und nach	nach und von	Möbel aus gebogenem Holze	
Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Station der Französischen Ostbahn	verpackt	unverpackt
		Francs für 1 000 kg	
Bistritz a. H.	Paris Douane	93,88	102,09
Holleschau	Paris Douane	91,97	91,97
Wsetin	Paris Douane	93,63	97,31

Wien, am 24. August 1893. (1869)
K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtermässigung für den Transport der Dr. Emil Holub'schen Ausstellungsobjekte von Wien Oe. N. W. B. mit der Bestimmung für Jena und Rostock. Für die in rubro angeführten Transporte tritt unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt enthaltenen speziellen Bedingungen folgender Frachtsatz pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von	Nach	Aufgabe in beliebigen Mengen
Wien Oe. N. W. B.	Tetschen Oe. N. W. B. trs.	120 kr.

Wien, den 23. August 1893. (1870)
Oesterreich. Nordwestbahn.

4. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Oeffentlicher Verkauf von 8 Stück ausgemusterten Lokomotiven und 5 Tendern am
8. September d. J.
Vormittags $11^1/_2$ Uhr,
im hiesigen Verwaltungsgebäude, Geschäftszimmer Nr. 199.

Bis zu diesem Zeitpunkte sind die Angebote, gehörig verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von ausgemusterten Lokomotiven und Tendern" versehen, postfrei an uns einzusenden.

Die Verkaufsbedingungen können in unserer Kanzlei hier während der Geschäftsstunden von 8 bis 3 Uhr eingesehen, oder auch abschriftlich nebst Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 20 ₰ ebendaher unfrankirt bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 24. August 1893. (1871)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Verdingung der Lieferung von
60 Stück Achsen mit Speichenrädern für Eisenbahnwagen,
in einem Loose.

Termin am 12. September d. J., Vormittags $11^1/_2$ Uhr, im Verwaltungsgebäude, Zimmer 198 der unterzeichneten Behörde, an welche auch die Angebote — gehörig verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Wagenradsätze" versehen — postfrei bis zu obigem Zeitpunkte einzusenden sind.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Die Verdingungsunterlagen können hier während der Geschäftsstunden in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ ebendaher bezogen werden.

Etwaige Auskunft wird in unserem technischen Büreau M ertheilt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

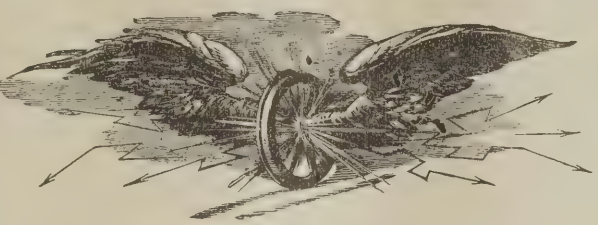
Erfurt, den 17. August 1893. (1872)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 647 —

Nr. 68. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 2. September 1893.

Inhalt:

Die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren.

(Schluss aus Nr. 67.)

Die oberirdische Leitung der elektrischen Bahn, von welcher wir umstehend eine photographische Abbildung geben, wurde nach dem System mit einer einzigen oberirdischen Stromleitung angelegt. Sie besteht aus zwei Pfostenreihen, welche Querkabel tragen, an denen 5 m über der Geleiseachse die Arbeitsleitung hängt, von welcher der Strom den Motoren des zu bewegenden Lokomotors durch den Kontaktarm zugeführt wird. Auf einer kurzen Strecke, wo die Strasse über der Bahn und parallel zu dieser läuft, ist nur eine Pfostenreihe mit Konsolen aufgestellt. Die Pfosten tragen nebst den Telephonleitungen Oelisolatoren zur Aufnahme der Speiseleitung, welche aus 8 mm dickem Kupferdraht besteht. Durch die Speiseleitung wird die Arbeitsleitung in angemessenen Abständen gespeist und wird dadurch auf eine gleichmässige Stromvertheilung hingewirkt, so dass an jeder Stelle der Leitung Strom von gleicher Spannung zur Verfügung steht und die Poldifferenz innerhalb der angenommenen Grenzen bleibt. Wollte man Speise- und Arbeitsleitung in einem Draht vereinigen, so würde das Gewicht der letzteren zu schwer bezw. deren Durchhang zu tief.

Die Querkabel sind bei den Pfostenköpfen mit Sperrrad und Sperrklinke versehen, um die Arbeitsleitung straff erhalten zu können. Die Befestigung an den einzelnen Aufhängepunkten der Arbeitsleitung ist so gewählt, dass nach unten hin überall der Querschnitt derselben frei liegt, so dass die Rolle, welche unter dem Draht läuft, überall frei passiren kann. Die Arbeitsleitung hat 6 mm starken hartgezogenen Kupferdraht, dessen Enden bei den Verbindungsstellen auf etwa 8 cm Länge zugespitzt, mit verzinntem Eisendraht quer umwunden und schliesslich gelöthet sind. Diese Arbeit erfordert kunstgerechte und sorgfältige Ausführung, da sonst die Verbindungen infolge der stark auftretenden Spannkräfte und der Erschütterungen gelöst werden und Betriebsstörungen veranlassen. Die Arbeitsleitung selbst soll elastisch und zäh sein und soll allen mechanischen und chemischen Einflüssen gut widerstehen können. Der Durchhang beträgt bei der höchsten Temperatur und geraden Strecken, wo die Pfosten 40 m Abstand haben, etwa 40 cm. In Kurven geschieht die Aufhängung der Arbeitsleitung von 20 zu 20 m abwechselnd bei Doppel- und einfachen Pfosten. Diese bestehen aus 15 bis 20 cm dickem Tannenholz und sind — etwas störend für das Auge — nach innen gebogen. Es sollte nämlich bei der Aufstellung der Pfosten darauf gehalten werden, dass dieselben um das Maass ihrer rechnungsmässigen Durchbiegung geneigt nach aussen zu stehen kommen, wodurch bei Anspannung des Drahtwerkes die Pfosten in die senkrechte Stellung gezogen werden. Theuer, aber bedeutend solider, schöner und dauerhafter wären schmiedeeiserne Gittermaste.

Der Uebergang von einem Geleise auf das andere geschieht mittelst sogenannter Luftweichen, die nahezu in der Senkrechten über dem mathematischen Mittelpunkte der Geleisweiche angeordnet sind.

Das Maschinenhaus steht am Staubbach in überaus romantischer Lage. Seine Lage ist sehr günstig. Je weiter nämlich ein Strom von gegebener Spannung geleitet werden soll, um so grösser muss der Kupferquerschnitt der Leitung werden. Kann daher wie hier die Kraftstation in der Mitte des Leitungsnetzes angeordnet werden, so sind die Leitungskosten niedriger, als bei jeder anderen Lage der Kraftstation zum Leitungsnetze. Das Maschinenhaus, wie auch die drei Stationshäuser haben Feuerlöscheinrichtung (Anihilatoren).

Die Betriebskraft ist durch eine 1 100 m lange Quellenleitung gewonnen, deren Wasser durch eine 25 cm weite Leitung mit 230 m Gefälle eine Tangentialturbine mit Löffelrad von 80 cm Durchmesser treibt. Der grösste Querschnitt des Auslaufes beträgt 10,4 cm², die Ausflussgeschwindigkeit 63,5 Sekunden/m, somit die Ausflussmenge 66 Sekunden/l, der Wirkungsgrad der Turbine 64 und deren Stärke 130 PS. Bei ganz geöffnetem Auslauf bewegt sich das Wasser in der Druckleitung mit 1,34 Sekunden/m Geschwindigkeit. Das Manometer der Druckleitung zeigt im Ruhezustand des Wassers in der Leitung auf 235 m und bei arbeitender Turbine auf 230 m, wonach also der Druckhöhenverlust blos 5 m oder rund 2 % betragen würde.

Die Druckhöhe schwankt beim Ein- und Ausschalten zwischen 170 und 320 m bei halboffenem und zwischen 160 und 340 m bei geschlossenem Leerlauf. Beim Füllen der Druckleitung kamen auch bei sorgsamstem Oeffnen momentan Drucksteigerungen bis auf 400 m vor, weshalb nachträglich am Blindflansch vor der Turbine ein Sicherheitsventil angebracht wurde.

Die Turbine ist mit regulirbarem Schieber und mit vom Wasser getriebenem, indirekt wirkendem Kolbenregulator versehen, der bei dem stark wechselnden Kraftbedarf eine konstante Tourenzahl nicht erhalten kann und deshalb einen besonderen Angestellten zur Mitregulirung erfordert. Ein Regulator mit Stellhemmung und das Anbringen eines Schwungrades an die Turbinenachse würden offenbar der jeweilig geforderten Kraft besser entsprechen.

Die Turbine ist vollkommen in einen Schutzkasten eingeschlossen und es erfolgt der Wasserabfluss unterirdisch. Es sind auch alle Maassregeln getroffen, um das Maschinenhaus möglichst trocken zu halten.

Die Turbine treibt direkt eine Gleichstrom - Compoundmaschine, welche bei 675 Touren in der Minute einen Strom von 130 Ampère bei 600 Volt Spannung erzeugt. Turbine und Dynamomaschine sind durch biegsame Lederkuppelung verbunden. Die für die Bewegung von zwei Zügen gleichzeitig erforderlich werdende Strommenge beträgt 120 Ampère. Die Kraftstation muss also bei 600 Volt Spannung 72 000 Watts liefern, d. h. in mechanische Arbeit umgesetzt etwa 98 PS. Die Nutzwirkung dieser Leistung der Turbine, ausgeübt auf die Laufräder der Lokomotoren, kann zu 62 % angenommen werden. Beim Lokomotivbetrieb ist sie auf alle Fälle geringer, indem die Zugkraft das 0,5 fache des bekannten Verhältnisswerthes zwischen Cylinderdurchmesser, Kolbenhub und Dampfdruck ist, der Wirkungsgrad also auch nicht mehr als 50 % beträgt.

Im Erregerstrom ist ein Handrheostat eingeschaltet, der hauptsächlich zum Anlassen und Ausgleichen der Belastung benutzt wird.

Die Beleuchtung der Stationen Grütsch und Mürren geschieht je durch 5 16-kerzige und 5 300-kerzige Glühlampen, die der Lokomotoren durch 5 16-kerzige Glühlampen. Sie erfordert im ganzen 25 PS.

Dynamo und Leitungen sind mit entsprechenden Bleisicherungen und Blitzschutzvorrichtungen versehen.

Der Prospekt der Konzessionäre gehört zu den seltenen Ausnahmen, in welchen die Rentabilitätsrechnung mit dem



Photographie von Braun, Clement & Co. Nachf. in Dornach i./E. Nachdruck verboten.

Betriebsergebniss in allen Theilen nahezu übereinstimmt. Bei 4 260 Zügen oder 5 915 zurückgelegten Kilometern auf der Seilbahn und 3 333 Zügen oder 14 263 km auf der elektrischen Bahn betrugen im Jahre 1892:

die Gesammteinnahmen	168 595,15	Frcs.
und die reinen Betriebsausgaben	48 375,52	„
somit der Einnahmenüberschuss	120 219,63	Frcs.
Nach Verzinsung des Obligationenkapitals (4,5 % auf 600 000 Frcs.)	27 000	„
Einlage in den Erneuerungs- und Reservefonds	10 000	„
Amortisation	12 820	„

verblieben 91 876,56 Frcs. oder 10,2 % des Aktienkapitals von 900 000 Frcs.

Von dem 1 500 000 Frcs. betragenden Gesellschaftskapital wurden den Unternehmern Frei & Haag 1 276 000 Frcs. für Projektirung, Erstellung und Ausrüstung der gesammten Bahn bezahlt und die weiteren 224 000 Frcs. für Konzessionserwerbung, Bauzinse, Organisations- und Verwaltungskosten bestimmt.

Die Anlagekosten vertheilen sich wie folgt:

	Drahtseilbahn Frcs.	elektrische Bahn Frcs.	zusammen Frcs.
Allgemeine Kosten und Vorarbeiten	20 000	20 000	40 000
Projektausarbeitung und Bauleitung	20 000	30 000	50 000
Landerwerb	30 000	40 000	70 000
Ankauf des zum Betrieb nöthigen Wassers	5 000	15 000	20 000
Unterbau	258 000	172 963	430 963
Oberbau	157 723	71 199	228 922
Hochbau	88 792	27 500	116 292
Mechanische u. elektrische Einrichtungen	32 160	114 000	146 160
Betriebs- u. Rollmaterial	34 000	24 000	58 000
zusammen	645 675	514 662	1 160 337
Hierzu 10 % für unvorhergesehene Ausgaben	64 325	51 338	115 663
insgesammt	710 000	566 000	1 276 000
oder für 1 km	509 690	130 920	223 270

In Wirklichkeit stellten sich die Anlagekosten um etwa 10 % höher.

Im Personenverkehr wurden im Jahre 1892 befördert im Mai 452, Juni 4 898, Juli 12 094, August 19 530, September 7 086 und Oktober 752, zusammen 44 812 Personen mit 7 593 Wagen. Es entfallen somit auf den Wagen 6 Passagiere, woraus sich eine mittlere Ausnutzung der Sitzplätze mit 15 % ergibt.

Die höchste Tagesfrequenz zeigt der 13. August mit 2 190 Personen, die in 46 Seilbahnzügen und 44 Zügen der elektrischen Bahn befördert wurden.

Da während der 145 Betriebstage (24. Mai bis 15. Oktober) auf beiden Bahnen mittelst 7 593 Zügen 44 812 Passagiere befördert wurden, ergibt sich eine mittlere Tagesfrequenz von rund 309 Personen. Es beträgt demnach die höchste Tagesfrequenz die Siebenfache der mittleren.

Personentarif.

Bahnstrecken	einfache Fahrt Frcs.	Hin- und Rückfahrt Frcs.
Lauterbrunnen nach Grütsch	2,75	4,25
„ „ Mürren	3,75	6,—
Grütsch nach Lauterbrunnen	1,50	4,25
„ „ Mürren	1,—	1,75
Mürren nach Grütsch	—,75	1,75
„ „ Lauterbrunnen	2,25	6,—

Die Fahrpreise für die Anwohner des Bahngebietes, sowie für Schulen sind um 50 % und diejenigen für Gesellschaften um 30 % ermässigt, sofern die Zahl der Theilnehmer jener mindestens 8 und dieser mindestens 16 beträgt. Für direkte Fahrkarten sind die Fahrpreise von 6 auf 4,50 Frcs. ermässigt. Die Gebühr für Gepäckbeförderung beträgt 4 Frcs., diejenige für Güterbeförderung 2,50 Frcs. für 100 kg.

Der gesammte Betrieb wurde der Gesellschaft der Berner Oberlandbahnen auf Rechnung der Lauterbrunnen-Mürrenbahn übertragen. Sie besorgt das Rechnungs- und Tarifwesen, sowie die Organisation, Leitung und Beaufsichtigung des Betriebes für die feste Summe von 6 000 Frcs. für das Jahr.

An Beamten sind vorhanden: 1 Bahnmeister, 2 Maschinenwärter, 2 Führer und 2 Gehilfen, 4 Kondukteure, 5 Bahnwärter, 1 Weichenwärter, 3 Stationsvorstände, 5 Stationsgehilfen und 1 Aufsichtsbeamter für die elektrische Anlage, im ganzen also 26 Mann mit einem durchschnittlichen Gehalt für den Tag von 131,65 Frcs. oder für die Person von 4,38 Frcs.

Entwurf und Ausführung der Bahn lagen den Architekten Frei & Haag in Biel ob. Bauleiter war Ingenieur Eduard Naeff. Die elektrischen Maschinen, Leitungen und Wagen lieferte die Maschinenfabrik Oerlikon; Oberbau, Brücken und das übrige Rollmaterial wurde in den Maschinenfabriken Bern und Kriens hergestellt.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1891.

Die von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebenen statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Rechnungsjahr 1891 — der XLII. Jahrgang dieses Werkes — schliessen sich den früheren Jahrgängen in unveränderter Form an.

Es ist zweifellos, dass die Bedeutung dieser Statistik, deren werthvolles, lehrreiches und umfassendes Material der Aufmerksamkeit unserer Leser wir bereits seit Jahren empfohlen haben, von Jahr zu Jahr zunimmt, je mehr der Bau neuer Eisenbahnen seinem Ende entgegengeht und je mehr die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse den Schwerpunkt des Eisenbahnwesens bilden.

Die im Rechnungsjahre 1891 dem Vereinsgebiete angehörigen Eisenbahnverwaltungen sind unter 88 Nummern aufgeführt und zerfallen in folgende drei Abschnitte:

a) Deutsche Eisenbahnen,
b) Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen und
c) Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Die Bahn- und Betriebslängen der drei Hauptgruppen der Vereinsbahnen für das vorliegende Betriebsjahr sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich. Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebnisse des Vorjahres dar.

Laufende Nr.	Bahngruppe	Bahnlänge am Ende des Betriebsjahres 1891			Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres 1891			Betriebslänge im Jahresdurchschnitt		
		Hauptbahnen	Bahnen untergeordneter Bedeutung	zusammen Bahnlänge	überhaupt	davon dienen dem Personen- Verkehre	davon dienen dem Güter- Verkehre	überhaupt	davon dienen dem Personen- Verkehre	davon dienen dem Güter- Verkehre
		Kilometer								
1	Deutsche Bahnen	31 616 (31 624)	10 001 (9 577)	41 617 (41 201)	41 911 (41 495)	41 209 (40 799)	41 798 (41 382)	41 677 (41 096)	40 970 (40 402)	41 566 (40 994)
2	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	5 081 (5 066)	575 (588)	5 656 (5 654)	6 536 (6 522)	6 464 (6 374)	6 535 (6 522)	6 524 (6 185)	6 453 (6 097)	6 524 (6 185)
3	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	20 575 (20 482)	5 115 (4 438)	25 690 (24 920)	26 915 (26 013)	26 646 (25 766)	26 901 (25 999)	26 298 (25 751)	26 024 (25 482)	26 284 (25 737)
	zusammen	57 272 (57 172)	15 691 (14 603)	72 963 (71 775)	75 362 (74 030)	74 319 (72 939)	75 234 (73 903)	74 499 (73 032)	73 447 (71 981)	74 374 (72 916)

Ausser den in der Statistik aufgeführten Linien waren noch einzelne Strecken vorhanden, welche im Laufe des Jahres 1891 zwar eröffnet worden sind, aber für Rechnung der betreffenden Baufonds betrieben wurden und deshalb bei den Betriebsergebnissen nicht weiter in Betracht kommen.

Der Bahnkörper der sämmtlichen Vereinsbahnen enthielt an Brücken, bei welchen die Lichtweite der einzelnen Oeffnungen mit 2 m beginnt, 31 736 (31 129) Stück mit einer Gesammtweite der lichten Oeffnungen von 420 789 (410 883) m. Hierunter befanden sich:

1. 973 (949) Brücken oder rund 3 % der Gesammtzahl mit einer Lichtweite der einzelnen Oeffnungen über 30 m und
2. 4 357 (4 296) Brücken oder rund 14 % der Gesammtzahl mit einer Lichtweite der einzelnen Oeffnungen von 10 bis einschl. 30 m,

wobei für die Einreihung der Brücken mit mehreren Oeffnungen von ungleichen Lichtweiten das lichte Maass der weitesten Oeffnung als maassgebend betrachtet worden ist. Auf die Gesammtweite der lichten Oeffnungen der Brücken unter 1. entfielen 28,2 und unter 2. 34,5 %.

Die Gesammtlänge der Viadukte betrug 79,3 (80,0) km, diejenige der Tunnels 272,9 (265,8) km.

Von der Bahnlänge waren im ganzen eingeleisig 56 143 (55 912) km, zweigeleisig 17 593 (16 637) km und drei- bezw. viergeleisig 81 (67) km; hiervon entfallen auf die Deutschen Bahnen 28 444 (28 691) bezw. 13 287 (12 636) und 81 (67) km, auf die Luxemburgischen und anderen Vereinsbahnen 5 154 (5 141) bezw. 1 165 (1 165) km und auf die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 22 545 (22 080) bezw. 3 141 (2 836) km.

Die Länge der Bahnhofs-, Ausweichs- und sonstigen Nebengeleise betrug bei den Deutschen Bahnen 18 292 (17 617) Kilometer, bei den Luxemburgischen und anderen Vereinsbahnen 2 157 (2 084) km und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 6 739 (6 490) km bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 27 188 (26 191) km und die Gesammtlänge aller Geleise 118 801 (115 601) km. Von der Gesammtlänge der Geleise entfallen auf die eingeleisigen Strecken 47,3 (48,4) %, auf die zweigeleisigen 29,6 (28,8) %, auf die drei- bezw. viergeleisigen Strecken 0,2 (0,2) % und auf die Bahnhofs-, Ausweichs- und sonstigen Nebengeleise 22,9 (22,6) %.

Der Oberbau war bei den sämmtlichen Vereinsbahnen ausgeführt, und zwar: 1. auf 1 066 (1 006) km mit Stuhlschienen auf hölzernen Schwellen, 2. auf 97 870 (95 564) km mit breitfüssigen Schienen auf hölzernen Schwellen, 3. mit eisernem Oberbau, und zwar: a) 5 872 (5 855) km auf Langschwellen, b) 13 337 (12 516) km auf Querschwellen, c) 153 (134) km auf Einzelunterlagen, d) 102 (97) km anderer Bauart, 4) auf 421 (429) km mit Oberbau auf Steinwürfeln.

Von der Gesammtlänge aller Geleise kommen auf Schienen aus Eisen 29 840 (32 097) km, aus Stahl 82 370 (76 658) km und auf Schienen aus Eisen und Stahl 6 591 (6 846) km.

In dem Berichtsjahre betrugen die sämmtlichen vorhandenen Weichen, auf einfache Weichen berechnet, 164 645 (158 481½) Stück, bei deren Ermittelung eine dreistellige Weiche gleich zwei einfachen Weichen, eine halbe Englische desgleichen und eine ganze Englische gleich vier einfachen Weichen gerechnet worden ist.

Von der Bahnlänge der sämmtlichen Vereinsbahnen lagen 22 816 (22 302) km = 31 (30) % derselben in waagerechten Strecken, in Steigungen über 1 : 40 dagegen 127 (125) km; in geraden Strecken lagen 52 922 (51 995) km oder 72 (72) % der Bahnlänge und 265 (250) km in Krümmungen mit einem Halbmesser von weniger als 200 km. Den kleinsten Krümmungshalbmesser auf der freien Strecke — 50 m — besassen (wie im Vorjahre) die Sächsischen und Niederländischen Staatsbahnen.

Am Schlusse des Berichtjahres waren in dem Gebiete der Vereinsbahnen vorhanden: 12 579 (12 176) Stationen und Haltestellen, 1 658 (1 564) Signal-Zwischenstationen und 12 564 (12 011) Telegraphenstellen mit Schreib- oder Sprechwerken.

Die Länge der Telegraphenleitungen betrug 234 554 (222 256) km.

Im Besitze der sämmtlichen Vereinsbahnen befanden sich ferner 163 (186) Zeigerwerke, 26 084 (24 443) Morsewerke, 5 166 (4 159) Fernsprecher, 203 (368) tragbare Schreibwerke, 1 265 (1 218) Werke anderer Art, 4 787 (4 205) Blockwerke und 70 807 (68 892) Läutewerke.

Die Gesammtsumme der bis Ende des Betriebsjahres 1891 für die dem Verein angehörenden Privatbahnen, und zwar sowohl für die erste Herstellung, als auch für spätere Erweiterungen und Verbesserungen derselben genehmigten Anlagekapitalien betrug: bei den Deutschen Bahnen 687 510 600 (673 721 300) ℳ, bei den Luxemburgischen und anderen Vereinsbahnen 504 712 899 (504 634 241) ℳ und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 5 388 106 659 (5 313 034 636) Mark bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 6 580 330 158 (6 491 390 177) ℳ, von welchem Betrage indessen 155 775 436 ℳ zu anderweiten Unternehmungen verwendet worden sind. Bei den durch Kauf erworbenen Bahnen ist nicht das ursprüngliche Anlagekapital derselben, sondern der gezahlte Kaufpreis als Anlagekapital angenommen worden.

Der Gesammtbetrag des bis Ende des Betriebsjahres 1891 verwendeten Anlagekapitals bezifferte sich bei den Deutschen Bahnen auf 10 718 923 622 (10 502 694 638) ℳ, bei den Niederländischen und anderen Vereinsbahnen auf 884 303 044 (880 706 399) ℳ und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen auf 6 509 675 212 (6 319 594 696) ℳ bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen auf 18 112 901 878 (17 702 995 733) ℳ.

Am Schlusse des Betriebsjahres 1891 besassen: a) die Deutschen Eisenbahnen 14 664 (14 061), b) die Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 549 (1 501) und c) die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 5 427 (5 182) bezw. d) die sämmtlichen Vereinsbahnen 21 640 (20 744) eigene Lokomotiven. Auf 1 km Betriebslänge entfielen durchschnittlich zu a) 0,35 (0,34), zu b) 0,24 (0,23), zu c) 0,20 (0,20) und zu d) 0,29 (0,28) eigene Lokomotiven. Unter der Gesammtzahl der eigenen Lokomotiven befanden sich 4 505 (4 242) Tenderlokomotiven.

Die eigenen und fremden Lokomotiven haben im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen während des Berichtsjahres vor Zügen jeglicher Art (Kurier-, Schnell-, Personen-, gemischte, Güter- sowie Material- und Arbeitszüge — einschl. der Schneepflugfahrten —) zurückgelegt:

1. bei den Deutschen Eisenbahnen	338 013 177 (318 005 875)	Zugkm
2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	41 366 758 (35 130 704)	„
3. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen	133 387 436 (124 006 575)	„
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	512 767 371 (477 143 154)	Zugkm.

Unter Berücksichtigung der als Vorlege- oder Schiebemaschinen geförderten 26 215 249 (26 381 591) km betrug die Anzahl der von den Lokomotiven geleisteten Nutzkilometer zusammen 538 982 620 (503 524 745), während 27 594 288 (26 834 550) Kilometer auf Leerfahrten, 21 208 831 (19 592 978) Dienststunden

auf den Verschubsdienst und 11 004 074 (9 881 429) Dienststunden auf den Bereitschaftsdienst entfielen.

Auf den eigenen und fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die eigenen Lokomotiven der Vereinsbahnen geleistet im ganzen bezüglich der Unterhaltung der Lokomotiven bezw. bezüglich der Kosten der Züge 1. bei den Deutschen Bahnen 541 058 483 (511 095 141) bezw. 472 294 980 (446 629 080), 2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 54 265 793 (45 976 782) bezw. 51 282 253 (43 420 521), 3. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 183 653 134 (169 672 357) bezw. 171 262 944 (158 450 159) und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 778 977 410 (726 744 280) bezw. 694 840 177 (648 499 760) Lokomotivkm.

Der Gesammtverbrauch der Lokomotivfeuerung (Holz, Koks, Torf, Braun- und Steinkohlen) auf Steinkohlen-Heizwerth umgerechnet, bezifferte sich bei den sämmtlichen Vereinsbahnen auf 7 570 980 (7 019 714) t. Die Kosten für die verbrauchten Heizstoffe einschl. der Fracht- und Ladekosten betrugen 107 911 942 (98 522 292) *M.* und der Aufwand für das Schmieren und Putzen der Lokomotiven und Tender 8 060 357 (7 249 878) *M.*

Für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz der Lokomotiven und Tender nach Abzug des Erlöses bezw. Werthes für Altmaterial wurden 93 347 322 (78 467 491) *M.* aufgewendet.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren an eigenen Personen- und Lastwagen (Gepäck-, Güter-, Vieh- und Arbeitswagen) vorhanden:

Bahngruppe	Personenwagen	bedeckte Lastwagen	offene Lastwagen	Lastwagen aller Art
	Anzahl			
Deutsche Bahnen	27 245 (26 094)	96 157 (92 493)	202 406 (193 924)	298 563 (286 417)
Luxemburgische, Niederländische u. andere Vereinsbahnen	3 251 (3 161)	13 060 (12 424)	18 481 (18 275)	31 541 (30 699)
Oesterreich.-Ungarische Bahnen	10 911 (10 117)	56 938 (54 631)	68 907 (65 086)	225 845 (119 717)
Sämmtliche Vereinsbahnen	41 407 (39 372)	166 155 (159 548)	289 794 (277 285)	455 949 (436 833)

Die am Jahresschlusse bei den sämmtlichen Vereinsbahnen vorhanden gewesenen Personenwagen enthielten Plätze: in der I. Klasse 89 938 (87 581), in der II. Klasse 342 489 (328 301), in der III. Klasse 1 036 469 (972 638) und in der IV. Klasse 215 277 (205 487), zusammen 1 684 173 (1 594 007) oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 22,66 (21,85). Die Anzahl der Personenwagenplätze im Jahresdurchschnitte betrug 1 640 388 (1 560 173).

Von den eigenen und fremden Personenwagen wurden im eigenen Betriebe der Bahn überhaupt 3 930,7 (3 599,2) Millionen und durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 53 501 (49 986) Achskm zurückgelegt. Jede bewegte Personenwagenachse war durchschnittlich mit 4,39 (4,42) Personen und von den bewegten Plätzen durchschnittlich 23,74 (23,88) % besetzt.

Die sämmtlichen Lastwagen besassen eine Tragfähigkeit von zusammen 4 751 705 (4 441 206) t oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 63,16 (60,08) t und für jede Achse 5 136 (5 008) kg.

Die eigenen und fremden Lastwagen haben im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen rund 15 898,1 (15 361,7) Millionen und auf 1 km Betriebslänge durchschnittlich 213 692 (210 610) Achskm durchlaufen. Jede Lastwagenachse war im Gesammtdurchschnitt mit 2,29 (2,26) t belastet und die Tragfähigkeit durchschnittlich mit 44,63 (45,04) % ausgenutzt.

Mit Einschluss der Leistungen der Postwagen, deren die Vereinsbahnen 1 103 (954) vierrädrige, 83 (56) sechsrädrige und 115 (123) achträdrige besassen, haben die eigenen und fremden Wagen jeder Gattung im eigenen Betriebe der Bahn zusammen 20 253,2 (19 357,4) Millionen und durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 271 774 (264 971) Achskilometer zurückgelegt.

Für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz (einschl. Achsen und Räder) nach Abzug des Erlöses bezw. Werthes für Altmaterial wurden bei den Vereinsbahnen im Berichtsjahre überhaupt 32 315 451 (26 958 744) *M.* für Personenwagen und 67 857 420 (64 914 419) *M.* für Güterwagen verwendet. Der Aufwand für die Schmierstoffe der Personen- und Güterwagenachsen hat betragen 1 881 666 (1 639 811) *M.*

Durchschnittlich wurden über die ganze Bahn 3 407 (3 158) Personen- und 3 442 (3 352) Güter- und gemischte Züge befördert.

Innerhalb des Berichtsjahres sind von den Reisenden auf den sämmtlichen Vereinsbahnen 17 235 (15 894) Millionen Kilometer zurückgelegt worden; hiervon entfallen auf die I. Wagenklasse 414,2 (393,6) Millionen, auf die II. Wagenklasse 2 888,9 (2 747,9) Millionen, auf die III. Wagenklasse 9 719,4 (8 617,4) Millionen, auf die IV. Wagenklasse 3 325 (3 178,4) Millionen und auf Militärs 887,7 (956,8) Millionen Kilometer.

Bei den sämmtlichen Vereinsbahnen hat der kilometrische Personenverkehr betragen in der I. Wagenklasse 5 701 (5 529), in der II. Wagenklasse 39 757 (38 600), in der III. Wagenklasse 133 758 (121 050), in der IV. Wagenklasse 45 759 (44 647) und bei Militärs 12 216 (13 441), zusammen 237 191 (223 267) Personen. Von dem kilometrischen Personenverkehr kommen auf die I. Wagenklasse 2,4 (2,5) %, auf die II. Wagenklasse 16,8 (17,3) %, auf die III. Wagenklasse 56,4 (54,2) %, auf die IV. Wagenklasse 19,3 (20) % und auf Militär 5,1 (6) %.

Der kilometrische Personenverkehr der Preussischen Staatsbahnen übertraf sowohl den Gesammtdurchschnitt der sämmtlichen Vereinsbahnen, als auch den der Gruppe „Deutsche Bahnen“; derselbe betrug 321 788 (311 761) Personen, mithin gegen den Gesammtdurchschnitt der sämmtlichen Vereinsbahnen mehr 84 597 (88 494) Personen, was einem Prozentsatze von 36 (40) entspricht. Bei den Deutschen Bahnen wurde der kilometrische Personenverkehr in der I., II. und IV. Wagenklasse, sowie bei der Militärbeförderung und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen in der II. und IV. Wagenklasse und bei der Beförderung von Militärpersonen von den Preussischen Staatsbahnen überschritten. In der IV. Wagenklasse betrug derselbe bei den Preussischen Staatsbahnen 127 719 Personen oder 158 % der entsprechenden Zahl der Gruppe „Deutsche Bahnen“ und 279 % der entsprechenden Zahl der sämmtlichen Vereinsbahnen.

An Gepäck (einschl. des ohne Lösung von Fahrkarten aufgegebenen), sowie an Traglasten wurden von den sämmtlichen Vereinsbahnen im Berichtsjahre 69 061 401 (67 689 158) tkm gefördert.

Für den Güterverkehr jeglicher Art (Eil-, Stück-, Wagenladungs-, frachtpflichtiges Dienst- und Bau- [Regie-] Gut und lebende Thiere) mit Ausschluss des frachtfreien Dienst- und Baugutes wurden:

1. von den Deutschen Bahnen	23 111 260 816 (22 207 485 629)	tkm „
2. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	2 086 874 008 (1 863 215 714)	„ „
3. von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	10 084 506 566 (9 454 888 789)	„ „
4. von sämmtlichen Vereinsbahnen	35 282 641 390 (33 525 590 132)	tkm „

geleistet. Die Mehrleistung gegen das Vorjahr betrug in Prozenten bei den Deutschen Bahnen 4, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 12, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 7 bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 5.

Der kilometrische Güterverkehr hat bei den sämmtlichen Vereinsbahnen betragen, und zwar: Eilgüter 2 433 (2 328) t, Frachtgüter (einschl. Militärgüter) a) Stückgüter usw. 30 229 (29 238) t, b) Wagenladungsgüter 411 867 (401 641) t, frachtpflichtige Dienst- und Bau- (Regie-) Güter 27 148 (24 166) t, lebende Thiere 8 052 (7 808) t, zusammen 479 729 (465 181) t.

(Schluss folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Gegen die Vorspannlokomotive.

Ueber die Beförderung der Züge mit Vorspannlokomotiven veröffentlicht der Ingenieur Alfred Birk in der „Zeitschrift für Eisenbahnen“ eine interessante Studie, in welcher die Gefährlichkeit dieser Betriebsweise erörtert wird, indem derselbe ausführt, dass die sogen. störenden Bewegungen der Lokomotive, welche deren ruhigen Fortlauf beeinträchtigen, bei Anwendung zweier Lokomotiven besonders stark und gefahrbringend auftreten können und auch der Einfluss des Gegengewichtes nachtheilig werden könne. Einige Entgleisungen, welche in den letzten Jahren bei Zügen mit Vorspannlokomotiven stattgefunden haben, lieferten sprechende Beweise hierfür. Die Vermeidung des Vorspannbetriebes erscheint nach Ansicht des Verfassers, namentlich bei schnellfahrenden Zügen, als ein wichtiges Gebot der Betriebssicherheit und Oekonomie, dem durch die Anwendung leistungsfähiger Lokomotiven nach dem Vorbilde der Amerikanischen Eisenbahnen vollkommen entsprochen werden könne.

Ausnahmsweise Anwendung der Deutschen Signalordnung auf Oesterreichischem Gebiete.

Das K. K. Handelsministerium hat auf Ansuchen der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen die im Sinne der neuen Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands beabsichtigte Abänderung jener feststehenden Signale, welche auf den im Oesterreichischen Gebiete liegenden Theilstrecken ausschliesslich für das Personal der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen Geltung haben, genehmigt.

Tarifermässigungen für Futter- und Streumittel.

Das Oesterreichische Handelsministerium ersucht infolge Anregung des Ackerbauministeriums die Bahnverwaltungen, die bereits gewährten Tarifermässigungen für Futter- und Streumittel mit Rücksicht sowohl auf die in den Herbst- und Wintermonaten am stärksten zu gewärtigende Futternoth, als auch die für den Frühjahrsanbau erforderlichen verbilligten Dungmittel, bis zum 30. April 1894 zu verlängern und auch auf die Artikel Mais und Malzkeime auszudehnen, andererseits diese Begünstigungen auf Grund der von Gemeinden, landwirthschaftlichen Vereinen, und Genossenschaften ausgefertigten Kumulativ-Bestellzettel zu gewähren. Endlich wird zur Beseitigung diesfälliger Erschwernisse empfohlen, sämmtliche seitens der Bahnverwaltungen gewährten Tarifermässigungen in einer und derselben Nummer des „Verord.-Bl. f. E. u. Sch.“ zur Kundmachung zu bringen.

Normalvorschrift für den Verkehr schwerer Wagen.

Seit der Wirksamkeit der Oesterreichischen Brückenverordnung vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, mehren sich die Fälle, dass Eisenbahnwagen verkehren, welche auf den Oberbau und die Brückenkonstruktion nachtheiliger einwirken, als die bei Verfassung der erwähnten Verordnung in Rechnung gezogenen Wagen (2 Achsen zu je 8 t bei 7 m in Gesammtlänge, daher rund 2,3 t für 1 m Geleise). Im allgemeinen genügen wohl die Bestimmungen dieser Verordnung und nachdem die fragliche Belastung durch schwere Eisenbahnwagen wegen der gewöhnlich schwereren Lokomotiven und Tender von minderer Bedeutung ist, so können die Unzukömmlichkeiten in einer für die Praxis genügenden Weise durch eine einfache allgemeine Vorschrift entsprechend beseitigt werden. Eine solche Vorschrift wurde von der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen ausgearbeitet und hat die Zustimmung des K. K. Handelsministeriums erhalten. Dieselbe ist durch die Nr. 99 des „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ veröffentlicht worden.

Neue Vorschrift über die Herstellung eiserner Strassenbrücken.

Eine solche Vorschrift ist für ganz Oesterreich erlassen und den Landeschefs zur Nachachtung übermittelt worden. Die Bahnverwaltungen wurden davon mit dem Beifügen verständigt, dass dieselben nur von dem § 33, bezüglich der über die Bahn führenden und in den Bahnhofs-Zufahrten bestehenden oder zu errichtenden eisernen Brücken, berührt werden. Dieser Paragraph lautet wie folgt: „§ 33. Ersichtlichmachung des Brückenerbauungsjahres und der Brückentragfähigkeit. An einer leicht sichtbaren Stelle jeder neu hergestellten Strassenbrücke ist vor Uebergabe der letzteren an den öffentlichen Verkehr eine Tafel anzubringen, auf welcher nachfolgende Daten dem die Brücke benutzenden Publikum bekannt gemacht werden, und zwar: a) das Jahr der Erbauung; b) die gestattete grösste gleichförmige Brückenbelastung pro Quadratmeter und Kilogramm; c) das zulässig grösste Gewicht eines Frachtwagens sammt Ladung in Kilogramm. Ausserdem erscheint es wünschenswerth, in entsprechenden Entfernungen vor den Brückenenden Warnungstafeln anzubringen, auf welchen in der Landessprache nachfolgender Text ersichtlich gemacht ist: „„Warnung. Das Gesammtgewicht eines über diese Brücke verkehrenden Wagens darf nicht grösser sein als x Tonnen und x metrische Centner““, und sind daher bei allen eisernen Strassenbrücken, wo dies lokale Verhältnisse gestatten, derartige Tafeln aufzustellen.“

Eröffnung bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. d. Mts. wurde die zwischen der Station Wlkawa und Dobrowitz gelegene Station „Luschtenitz“ der Oesterreichischen Nordwestbahn für den Gesammtverkehr eröffnet.

Ertheilung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten, und zwar auf die Dauer von je 6 Monaten ertheilt:

1. dem Fürsten Adam Lubomirski in Mizynice für eine normalspurige Lokalbahn von Kruszelnica nach Turka mit Abzweigung von Kropiwnik über Schodnica nach Boryslaw;
2. der Aktien-Hypothekenbank in Lemberg für eine normalspurige Lokalbahn (Dampfstrassenbahn) von Lemberg nach Janow bezw. bis Jaworow.

Konzession der elektrischen Strassenbahn in Lemberg.

Die Nr. 94 des „V.-Bl. f. E. und Sch,“ enthält die Konzessionsbestimmungen, sowie die technischen Konzessionsbedingnisse für die mit elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn im Gemeindegebiete der Stadt Lemberg. Die Konzessionärin ist die Stadtgemeinde Lemberg selbst, welche für diesen Bahnbau 660 000 fl. veranschlagt. Die Gemeinde steht mit der Konzessionärin der dortigen Pferdebahngesellschaft darüber in Unterhandlung, ob dieser die Konzession der elektrischen Bahn zu übertragen, oder letztere gemeinschaftlich auszuführen sei.

Das Bahnprojekt Budapest-Hajdu-Dorogh-Gran.

Zum Ausbau dieser bereits in Angriff genommenen Lokalbahn hat der Königlich Ungarische Handelsminister dem Konzessionär Grafen Ferdinand Zichy eine Staatshilfe von 1 100 000 fl. in Aussicht gestellt, worüber die Vorlage dem Ende dieses Monats wieder zusammentretenden Reichstage zugehen wird. Diese neue Bahn wird mit der Station Gran-Nana der Budapest-Marchegger Hauptlinie verbunden und über die Donau eine eiserne Brücke derart gebaut, dass dieselbe auch von Fussgängern und Fahrzeugen benutzt werden kann. Mit Inbegriff dieser Brücke werden sich die gesammten Baukosten auf 6 250 000 fl. stellen.

Verstaatlichung der Mährischen Grenzbahn.

Das Wiener Handelsgericht hat auf den vom Kurator zur Wahrung der gemeinsamen Rechte der Besitzer von 5 % Prioritätsobligationen der Mährischen Grenzbahn gestellten Antrag (Nr. 66 S. 633 d. Ztg.) das zwischen der Regierung und dem Verwaltungsrathe der Mährischen Grenzbahn abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend den Ankauf dieser Bahn durch den Staat, in Ansehung der Besitzer von 5 % Prioritätsobligationen kuratelsbehördlich genehmigt.

Lokalbahn Wotic-Selcan.

Unter dieser Firma hat sich nach erlangter Allerhöchster Ermächtigung eine Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Prag gebildet, deren Statuten vom Ministerium genehmigt wurden. Der ausschliessliche Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb der normalspurigen Lokalbahn von der Station Wotic der Franz Josefbahn nach Selcan und ist die Gesellschaft daher nicht berechtigt, andere Unternehmungen, welche kein konzessionsmässiges Zugehör der vorgenannten Lokalbahnunternehmung bilden, zu betreiben oder sich an solchen Unternehmungen zu betheiligen. Das Gesellschaftskapital ist auf den Betrag von 200 000 fl., zerlegt in 2 000 Stück auf den Inhaber lautende Aktien zu je 100 fl. festgesetzt. Von diesen Aktien werden zunächst nur 1 400 Stück im Betrage von 140 000 fl. ausgegeben. Der restliche Theilbetrag von 60 000 fl. in 600 Stück Aktien wird erst nach Maassgabe des eventuellen Bedarfs auf Beschluss des Verwaltungsraths, vorbehaltlich der Genehmigung des Handelsministeriums, zur Ausgabe gelangen.

Betriebseinnahmen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im Monat Juli d. J.

Diese Einnahmen betrugen im ganzen 7 108 324 fl. gegen 6 644 971 fl. im Juli des Vorjahres. Die Einnahmen vom 1. Januar bis 31. Juli d. J. betrugen aus dem Personenverkehre 11 628 327 fl., aus dem Güterverkehre 31 062 998 fl., zusammen 42 691 325 fl. gegen 40 573 521 fl. in dem gleichen Zeitraume des Vorjahres. Die Ausweise für Juli 1893 zeigen gegenüber jenen für den gleichen Monat des Vorjahres einen Minderverkehr von 199 063 Personen mit einer Mehreinnahme von 56 173 fl. und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 56 940 t mit einer Mehreinnahme von 357 813 fl. Es ergibt sich daher im ganzen eine Mehreinnahme von 413 986 fl. Die ausgewiesenen Minderbeförderungen bestehen nur scheinbar und finden ihre Begründung in dem Zusammenlegen der im Vorjahre noch besonders ausgewiesenen Galizischen Carl Ludwigbahn, der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Bahn mit den übrigen Linien der Oesterreichischen Staatsbahnen, so dass gleiche Personen- und Gütertransporte, welche in diesem Jahre nur einmal in den Ausweisen erscheinen, im Vorjahre wiederholt in den getrennten Rechnungen ausgewiesen wurden.

Die Fahrbetriebsmittel der Oesterreichischen Eisenbahnen Ende 1892.

Einschliesslich der Theilstrecken der gemeinsamen Eisenbahnen auf dem Oesterreichischen Staatsgebiete sowie der Ersten Oesterreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft, ver-

fügten die Oesterreichischen Bahnen zu Ende 1892 über 4 003 Lokomotiven, 3 254 Tender, 248 Schneepflüge, 8 570 Personen- und 94 428 Lastwagen. Davon gehörten verschiedenen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften 21 Personen- sowie 5 005 Lastwagen und 10 Lowries. Auf das Kilometer berechnet ist der Stand der Fahrbetriebsmittel für die wichtigsten Bahnen folgender:

Bezeichnung der Bahn	Lokomotiven	Personenwagen	Lastwagen
Generaldirektion der Staatsbahnen	0,20	0,46	3,90
a) Staatsbahnen	0,22	0,53	4,33
b) Privatbahnen	0,13	0,23	2,52
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	0,75	1,13	57,29
Böhmische Nordbahn	0,21	0,52	5,68
Böhmische Westbahn	0,26	0,53	7,23
Buschtěhrader Bahn	0,35	0,60	12,51
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	0,34	0,59	11,76
Kaschau-Oderberger Bahn	0,23	0,31	6,78
Oesterreichische Nordwestbahn	0,26	0,52	5,57
Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft	0,33	0,56	7,66
Südbahn-Gesellschaft	0,35	0,75	6,32
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	0,23	0,42	4,47

Der Stand der Fahrbetriebsmittel hat sich gegen Ende der ersten Hälfte 1892 um 35 Lokomotiven, 21 Tender, 17 Schneepflüge, 70 Personen- und 1 385 Lastwagen vermehrt. Aus der obigen Tabelle mag hervorgehoben werden, dass die Südbahn, wenn man von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn absieht, relativ über die meisten Personenwagen und Lokomotiven verfügt, aber auch in der Zahl der Lastwagen zum Beispiel die Oesterreichischen Staatsbahnen bedeutend übertrifft.

Haftung für einen Werkstättenunfall (Rechtsfall).

Ein Lokomotivführer der Oesterreichischen Staatsbahnen wurde bei der ihm aufgetragenen Reparatur im Heizhause durch eine vom Dache des Heizhauses herabfallende eiserne Rauchfangkappe zu Boden gerissen und erlitt dadurch eine Nervenzerrüttung, welche ihn erwerbsunfähig machte. Seiner Klage gegen die betreffende Bahnverwaltung auf Ersatz der Heilungskosten, Zahlung einer lebenslänglichen Rente und eines Schmerzensgeldes wurde von allen 3 Instanzen Folge gegeben. Das Landesgericht Wien begründete dieses Urtheil wie folgt: Das Unfallgesetz vom 5. März 1869 kann seiner ganzen Tendenz nach nicht auf solche Eisenbahnunfälle beschränkt werden, welche während der Bewegung des Zuges eintreten, sondern es muss auch dann zur Anwendung kommen, wenn der Eisenbahnunfall in dem mit dem Fahrbetriebe in nothwendigem Zusammenhange stehenden Anlagen und Vorkehrungen durch Ausserachtlassung der pflichtmässigen Aufmerksamkeit entstanden ist. Das mit dem Bahngeleise durch Schienen verbundene Heizhaus ist nun eine mit dem Eisenbahnbetriebe im nothwendigen Zusammenhange stehende Anlage. Da der Unfall nicht durch eine vis major oder ein Verschulden des Verunglückten entstanden ist, so hat die Bahnverwaltung nach privatrechtlichen Grundsätzen den Ersatz zu leisten. Das O.-L.-G. fügte der Urtheilsbestätigung noch die weitere Begründung bei: Die Einwendung gegen die Anwendbarkeit des (citirten) Unfallgesetzes auf den vorliegenden Fall ist um so weniger stichhaltig, als die im Verkehre angestellten Bediensteten der Eisenbahnen nur deshalb von der Wohlthat des Gesetzes vom 28. Dezember 1887 über die Unfallversicherung der Arbeiter ausgeschlossen sind, weil die Gesetzgebung von der Anschauung ausging, dass Eisenbahnbedienstete bei was immer für einem Betriebsunfall von den Bestimmungen des Gesetzes vom 5. März 1869 Gebrauch zu machen berechtigt sind, welches daher auch in dem späteren Gesetze vom 28. Dezember 1887 ausdrücklich berufen erscheint. Der Oberste Gerichtshof bestätigte diese konformen Urtheile mit der Entscheidung vom 15. März d. J. unter der weiteren Begründung, dass bezüglich des Gesetzes vom 5. März 1869 nicht die Art und unmittelbare Ursache der erlittenen Beschädigung ausschlaggebend ist; die Bahnverwaltung hat nämlich für das Verschulden ihrer Organe zu haften, da ihr obliegt, sämmtliche Betriebsanlagen in einem die Gefährdung der körperlichen Sicherheit ausschliessenden Zustande zu erhalten; was unterblieben ist, da zufolge der Zeugenaussagen der Unfall durch die vorgeschrittene Verrostung der Rauchfangkappe herbeigeführt wurde („Verordnungsbl. für Eisenb. und Schifff.", 1893 Nr. 83).

Strassenbahn-Verordnung für Budapest.

Das Ungarische Handelsministerium hat bezüglich der im Gebiete von Budapest bestehenden und noch zu erbauenden Strassenbahnen mit Dampfkraft eine Verordnung erlassen, welche in 10 Haupttheilen folgende Gegenstände behandelt: 1. die allgemeinen Bestimmungen, 2. den Bahnkörper und die dazu gehörigen Baulichkeiten, 3. die Betriebsmittel, 4. das Betriebspersonal, 5. die Verkehrsordnung, 6. Rechte und Pflichten des diese Verkehrsmittel benutzenden Publikums, 7. die Fussgänger und Strassenfuhrwerke, 8. behördliche Ueberwachung und Kontrole, 9. Strafbestimmungen, 10. Schlussvorschrift.

Die Beförderung explosiver Gegenstände auf den Ungarischen Eisenbahnen.

Der Ungarische Handelsminister hat eine Verordnung hierüber erlassen, welche mit der von der Oesterreichischen Regierung diesfalls herausgegebenen (in Nr. 62 S. 597 d. Ztg. besprochenen) Verordnung vollständig übereinstimmt.

Ausserordentliche Generalversammlung der Brünner Lokalbahngesellschaft am 21. August d. J.

In derselben wurde eine Abänderung der Statuten dahin beschlossen, dass die Gesellschaft künftighin auch berechtigt sein soll, ausserhalb Brünn Lokalbahnen zu erwerben bezw. auszubauen und in Betrieb zu setzen. Weiter wurde beschlossen, das Aktienkapital der Gesellschaft, welches gegenwärtig 630 000 fl. beträgt, um 1 000 000 fl. durch Ausgabe von 5 000 Aktien à 200 fl. zu erhöhen, welche Aktien nach Bedarf ausgegeben werden sollen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Am 28. und 29. August d. J. fand der internationale Getreide- und Saatenmarkt in Wien statt, über dessen Ergebnisse erst nachträglich deshalb berichtet werden kann, weil gewöhnlich in den darauf folgenden Tagen erst die Lieferungsabschlüsse perfekt werden und die Anzeigen von Cerealien-Verfrachtungen an die Ausfuhrbahnen erfolgen. Indess wurde der Ueberfluss der Monarchie an Weizen sowie die Fortdauer der lebhaften Ausfuhr von Gerste auf diesem Markte konstatirt. Inzwischen ist auch von Russland neuerdings an unsere Bahnverwaltungen das Ansinnen wegen Ermässigung ihrer Getreidetarife im Durchgangsverkehre gestellt worden, wie es scheint mit grösserem Erfolge, worüber wir noch Informationen einholen müssen. Die Stimmung für Bahneffekten ist theilweise eine bessere geworden, so notiren die Aktien der Nordwestbahn (211,75), der Elbethalbahn (232) sowie die der übrigen Böhmischen Bahnen und der Lemberg-Czernowitzer Bahn (256) höher; dagegen waren Nordbahn (2865), Staatsbahn (296,25) und Südbahn (101,25) matter. In Prioritäten herrschte etwas mehr Leben.

Aus Russland.

Die Verkehrsergebnisse des Russischen Eisenbahnnetzes im Monat April d. J.

sind gegenwärtig von der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten bekannt gegeben worden und weisen die folgenden Resultate auf.

Im Berichtsmonate sind überhaupt im Betriebe gewesen 27 833 (27 361*) Werst, davon waren Staatsbahnen 11 931 (10 206) Werst und in Verwaltung von Privatbahnen befanden sich 15 902 (17 155) Werst.

Auf diesem Eisenbahnnetze fand der nachstehend verzeichnete Verkehr statt. Es wurden befördert:

überhaupt	3 666 672	(3 757 859)	Personen
davon auf den Staatsbahnen	1 202 144	(1 234 364)	„
Privatbahnen	2 464 528	(2 523 495)	„

An Gütern gelangten zum Transport:

überhaupt	254 255 000	(236 705 000)	Pud
davon auf den Staatsbahnen	82 954 000	(84 589 000)	„
Privatbahnen	171 301 000	(152 116 000)	„

Aus diesem Verkehre wurden vereinnahmt:

überhaupt	20 652 252	(19 114 967)	R.
davon auf den Staatsbahnen	7 374 049	(7 187 253)	„
Privatbahnen	13 278 203	(11 927 714)	„

Das ergibt für 1 Werst Bahnlänge eine Einnahme von

überhaupt	742	(699)	R.
auf den Staatsbahnen	618	(609)	„
Privatbahnen	835	(765)	„

Damit ist die Gesammteinnahme des Monats April d. J. um 1 537 285 R. oder um 8 % gestiegen.

Für die vier ersten Monate dieses Jahres stellen sich die Betriebsergebnisse wie folgt; es wurden befördert:

überhaupt	12 104 584	(12 051 753)	Personen
davon auf den Staatsbahnen	3 933 981	(4 026 118)	„
Privatbahnen	8 170 603	(8 025 635)	„

*) Die in ( ) aufgeführten Zahlen geben die Werthe für das Jahr 1892 an.

Im Güterverkehr wurden befördert:

überhaupt	1 107 319 000	(1 146 026 000)	Pud
davon auf den Staatsbahnen	382 893 000	(443 600 000)	„
Privatbahnen	724 426 000	(702 426 000)	„

Dabei wurden vereinnahmt:

überhaupt	85 626 711	(83 535 673)	R.
davon auf den Staatsbahnen	31 694 672	(32 479 267)	„
Privatbahnen	53 932 039	(51 056 406)	„

d. h. für 1 Werst Bahnlänge sind vereinnahmt worden:

überhaupt	3 077	(3 053)	R.
auf den Staatsbahnen	2 623	(2 722)	„
Privatbahnen	3 392	(3 277)	„

Es ist hiernach die Einnahme für 1 Werst Bahnlänge auf den Staatseisenbahnen um 3,6 % zurückgegangen, während in derselben Zeit die im Betriebe der Privatbahnen befindlichen Eisenbahnstrecken 3,5 % mehr als im Vorjahre erzielten.

Am stärksten gewachsen sind die absoluten Einnahmen auf:

der Rjäsan-Uralsker Bahn	um	978 688	R.
„ Transkaukasischen Bahn	„	955 442	„
„ Nikolaibahn	„	882 495	„
„ Moskau-Kasaner Bahn	„	624 402	„
„ Wladikawkasbahn	„	620 497	„
„ Moskau-Brester Bahn	„	396 656	„
„ Losowo-Ssewastopoler Bahn	„	365 224	„

Die grösste absolute Mindereinnahme kann verzeichnet werden bei:

der Koslow-Woronesh-Rostower Bahn .	um	717 536	R.
„ Südwestbahn	„	684 975	„
„ Moskau-Kursker Bahn	„	499 671	„
„ Ssysran-Wjasmaer Bahn	„	472 800	„
„ Ssamara-Slatouster Bahn	„	368 365	„
„ Baltischen Bahn	„	340 816	„

Die Frequenz der ersten 4 Monate des laufenden Jahres, stellt sich im Vergleich zu der des gleichen Zeitraums der Vorjahre wie folgt:

Vom 1. Januar bis zum 30. April	Personen	Frachtgut Tausende Pud	Gesammt-einnahme R.	Werst-einnahme R.
1893 . .	12 104 584	1 107 319	85 626 711	3 077
1892 . .	12 051 753	1 146 026	83 535 673	3 053
1891 . .	10 857 299	1 043 532	81 967 675	3 009
1890 . .	11 315 099	987 360	78 690 301	2 963
1889 . .	10 551 031	1 033 770	80 459 564	3 077
1888 . .	9 404 813	968 100	77 551 636	3 066

Jetzt beginnt schon die Wirkung der Aufhebung der so wesentlich während der Missernte herabgesetzt gewesenen Gütertarife hervorzutreten, denn bei einer um rund 40 000 000 Pud geringeren Transportmenge ist dennoch eine Mehreinnahme von rund 2 000 000 R. erzielt worden.

Obligatorische Versicherung der Getreidefracht.

Wie die Petersburger Blätter mitzutheilen wissen, habe das Ministerium der Verkehrsanstalten beschlossen, in diesem Jahre die obligatorische Versicherung aller mit der Eisenbahn versandten Getreidefrachten einzuführen. Zu diesem Zweck hat sich das Eisenbahndepartement an alle Verwaltungen mit der Bitte gewandt, ihre Ansichten über die Höhe der Versicherungsprämie, welche für jeden Wagen gezahlt werden könnte, dem Ministerium möglichst bald mitzutheilen.

Diese Nachricht muss in der That befremden, und wenn nicht schon die Mitglieder der Kommission ernannt und der Tag des Zusammentritts der Kommission behufs Berathung der Formalitäten bestimmt wäre, so würden wir die Nachricht für ein Produkt der heissen Sommerzeit halten und gar nicht weiter beachten. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen verdient dieselbe aber allerdings registrirt zu werden. Eine obligatorische Versicherung ist gleichbedeutend mit einer allgemeinen Belastung des Getreideverkehrs. Warum soll das geschehen und zu wessen Gunsten? und wo wird der Rechtstitel herkommen, um diesen Zwang Privatpersonen gegenüber auszuüben?

Genau mit demselben Rechte könnte etwa der Minister des Innern auf die Idee kommen, zwangsweise jeden Bewohner Russlands zu veranlassen, seine Immobilien gegen Feuersgefahr zu versichern oder sonst einen Eingriff in die Privatverhältnisse sich zu gestatten.

Dieser Gegenstand ist von so einschneidender Bedeutung, dass wir auf denselben jedenfalls noch zurückkommen, sobald die Beschlüsse der Kommission bekannt geworden sein werden.

Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge.

Endlich scheint man sich auch in Russland entschliessen zu wollen, der allgemeinen Strömung der Zeit zu folgen und die Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge zu erhöhen. Wenn man an die ganz enormen Entfernungen in Russland denkt und dann die gegenwärtige Fahrgeschwindigkeit der meisten Personenzüge im Auge behält, dann muss man dem Minister dabei Recht geben, dass ein Fortschritt nothwendig ist.

Zu dem Zwecke werden zur Zeit Daten gesammelt über die Schnelligkeit der Personen-, Post- und Schnellzüge auf sämmtlichen Eisenbahnen. Diese Daten sollen zur Reorganisation der Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge dienen, die auf den verschiedenen Bahnen sehr ungleich ist und den Anforderungen, die man an eine Personenbeförderung mit der Bahn zu stellen berechtigt ist, durchaus nicht entspricht. Die mit den sogen. gemischten Zügen verbundenen Unzuträglichkeiten auf Bahnen mit starkem Verkehr berücksichtigend, sollen Waaren-Personenzüge auf solchen Strecken überhaupt abgeschafft und für die Personenzüge eine Höchstgeschwindigkeit festgesetzt werden. Gleichzeitig beabsichtigt man auch, die Fahrgeschwindigkeit der Postzüge zu erhöhen.

Die Ural-Kronsbahn,

die mit ihren Abzweigungen 1 039 Werst Länge hat und so wichtige Handels- und Industriecentren Westsibiriens verbindet, wie Perm, Jekaterinburg, Tjumen, hat bisher noch keine Verbindung mit dem übrigen Netz der Russischen Eisenbahnen gehabt. Mit dem Bau der neuen Linie von der Station Jekaterinburg nach Tscheljabinsk, Station der Ssamara-Slatouster Bahn, wird dies jedoch anders; die Uralbahn tritt damit in eine ununterbrochene Verbindung mit dem übrigen Russischen Eisenbahnnetz. In Erwägung dieser Sachlage wird gegenwärtig vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten der Tarif der Uralbahn einer Revision unterworfen; dieser Tarif, der bisher nur lokale Bedeutung hatte und seit 1888 ohne wesentliche Veränderungen besteht, daher vielfach schon recht veraltet ist, soll nun den Tarifen der I. und II. Gruppe der Eisenbahnen gleichgestellt werden, abgesehen von einigen Abweichungen für den Lokalverkehr, da die Flüsse Tara, Isset, Tschussowaja und Kuma der Eisenbahn im Lokalverkehre sehr starke Konkurenz machen.

Moskau-Brester Eisenbahn (Moskau-Warschau).

Es kann das Gerücht registrirt werden, dass es endgültig beschlossen worden sei, die Moskau-Brester Bahn mit der Terespoler zu vereinigen und auf diese Weise eine Linie zu schaffen, die den Namen Moskau-Warschauer Bahn und den Sitz der Verwaltung in Moskau erhalten solle. Auf diese Weise würde sich auch die Frage der Vereinigung der Siedlce-Makiner und der Brest-Cholmer Bahn mit der Hauptlinie von selbst entscheiden.

In diesem Jahre wird man zum Bau einer weitspurigen Bahn von der Station Lochwiza bis zur Stadt Gadjatsch schreiten. Wie dies ausgeführt werden soll, ist leider noch nicht bekannt geworden, denn der Termin für die Verstaatlichung der Moskau-Brester Bahn tritt erst mit dem 29. Mai 1896 ein; dann erst könnte der Staat die Bahnen unter seiner Leitung vereinigen. Es wäre ja auch denkbar, dass die Moskau-Brester Bahn die Terespoler Bahn usw. in Arronda erhält. Ein neuerdings in Russland mit Staatsbahnen auffallender Weise mehrfach vorgenommenes Arrangement.

Südostbahn-Netz.

Wie der „Pet. List." erfährt, ist dem Ministerium der Verkehrsanstalten der Plan eines ganzen Eisenbahnnetzes an der Südostgrenze unterbreitet worden. Die Hauptlinie soll von Sdolbunow nach Proskurow, Kamenez, Larga, Korneschti und Trajan's Wall führen. Diese Bahn soll durch einzelne Linien mit den ausländischen Bahnen über Gussjatin, wo sich das Zollamt befindet, und über die Haupthäfen am Pruth und an der Donau, Leowa und Ismail verbunden werden. Ausserdem werden Zweigbahnen von Browok nach Shitomir und von Kotelni nach Radomyssl projektirt. Der Zweck der letzteren ist die bessere Exploitation der Waldreichthümer und der Zuckerfabriken des Gouvernements Wolhynien.

Kiew-Woronesher Bahn.

Der Bau der Bahn von Kursk nach Woronesh nähert sich seinem Ende. Der Damm ist auf der ganzen Linie fertig; Schienen sind bereits von Kursk bis zur Stadt Schtschiprow gelegt, und von Woronesh in der Richtung nach Kursk zu 11 Werst bis zur Brücke über den Don. Von Kursk bis Schtschiprow gehen seit einiger Zeit alle 24 Stunden zwei Arbeiterzüge; am 12. August sollte bereits auf dieser Strecke ein regelmässiger Personen- und Waarenverkehr eröffnet werden. Die Brücke über den Don soll zum November, diejenige bei Schtschiprow im August fertig werden. Die Stationsgebäude von Kursk nach Schtschiprow sind schon ganz fertig; auf der

übrigen Strecke sind sie im Rohbau vollendet. Als Bahnhofgebäude für die Kiew-Woronesher Bahn in Kursk soll ein Theil des dortigen Bahnhofsgebäudes der Moskau-Kursker Eisenbahn dienen.

Die Riga-Tuckumer und die Mitauer Bahn,

von denen die erstere sich in Konkurs befindet und zur Zeit der Verwaltung der Pleskau-Rigaer Eisenbahn unterstellt ist, werden demnächst in das Eigenthum der Krone übergehen, und in Bezug auf die Verwaltung mit der Pleskau-Rigaer Eisenbahn vereinigt werden.

Aus Frankreich.

Betriebseröffnung.

Die Südbahn hat am 7. August d. J. die Linie Casteljaloux-Roquefort (49,388 km) mit den Zwischenstationen Pompagne, Houeillès, Tourneuve, Bourriot-Bergonce und Lugaut dem Betriebe übergeben.

Die Betriebsergebnisse der Lokalbahnen in 1892.

Die Gesammtlänge der Lokalbahnen betrug zu Ende des Berichtsjahres, einschl. 107 km Gemeinschaftsstrecken mit Bahnen von allgemeinem Interesse, 3 288 km (gegen 3 314 km am Schlusse des Vorjahres); die Verminderung ergibt sich daraus, dass das Eurenetz (236 km) den Bahnen von allgemeinem Interesse zugefügt und der Westbahn einverleibt wurde, während nur 210 km Neubaulinien eröffnet wurden. Die Betriebseröffnungen umfassen die Strecken Chantelle-Ebreuil, Dun sur Auron-Laugère, Abbeville-Dompierre sur Authie und Forest l'Abbaye-Noyelles, zusammen 86 km (Société générale des chemins de fer économiques); die Strecken Arles Trinquetaille-les Salins de Giraux und Arles Trinquetaille-les Saintes Maries, zusammen 72 km (Compagnie des chemins de fer de la Camargue); le Catelet Gouy-le Moulin Brûlé, 24 km (Compagnie des chemins de fer du Cambresis); Montreuil Nord-Saint Justin, 2 km (Compagnie des chemins de fer d'Aire à Fruges); Rouen Eauplet-Bon Secours, 1 km (Ludwig & Schopfer); Montpellier (Chaptal)-Saint Georges, 8 km (Compagnie des chemins der fer d'intérêt local de l'Herault); Aiguesvives (Station)-Aiguesvives (Flecken), 2 km (Compagnie nationale des chemins de fer à voie étroite); Aix les Bains-le Revard, 9 km (Annevelle und Genossen); endlich die Strecke Etrembières-les Treize Arbres, 6 km (Société des chemins de fer du Salève). Von den Lokalbahnen sind 54 km im Betriebe der Orléansbahn und 94 km im Betriebe der Ostbahn, alle übrigen stehen im Betriebe von Lokalbahngesellschaften; schmalspurig sind im ganzen 1 645 km.

Das Anlagekapital betrug Ende 1892 für 3 478 km (einschl. Eurelinien) 373 755 000 Frcs. oder 107 000 Frcs. für 1 km, während es sich im Vorjahre für 3 267 km auf 356 140 000 Frcs. oder 109 000 Frcs. für 1 km belief. Vereinnahmt wurden 1892 auf 3 380 km 15 895 000 Frcs. oder 4 703 Frcs. für 1 km (gegen 15 151 000 Frcs. auf 3 191 km oder 4 748 Frcs. für 1 km in 1891). Die Betriebsausgaben betrugen 1892 auf 3 359 km 13 887 000 Francs oder 4 134 Frcs. für 1 km (gegen 13 376 000 Frcs. auf 3 191 km oder 4 192 Frcs. für 1 km in 1891); an Reinertrag verblieben demnach für 3 359 (3 191) km 1 914 000 (1 774 000) Frcs. oder 570 (556) Frcs. für 1 km Betriebslänge. Dieser geringe Ertrag wurde aber hauptsächlich durch die glänzenden Ergebnisse einiger kleinen Bahnen erzielt; so hatte die Linie la Croix Piquet-la Croix Rousse (1 km) einen Ertrag von 144 000 Frcs., die Linie Lyon-Fourvière-Saint Just (1 km) einen solchen von 163 000 Frcs., die Seilbahn in Rouen (0,403 km) einen solchen von 34 000 Frcs. und die Seilbahn in le Havre (0,343 km) einen solchen von 27 000 Frcs. Ausser diesen Linien ergaben nur 86 km einen kilometrischen Ertrag über 4 000 Frcs.; bei 1 304 km deckten dagegen die Einnahmen nicht die Ausgaben.

Die Zugverspätungen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahnverwaltungen verschiedentlich aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass die Anzahl der Zugverspätungen vermindert wird. Nach dem „Journal des transports" scheinen aber diese wiederholten Vorschriften nur von der Nordbahn beachtet zu werden; so hatten von den am Sonntag, den 6. August auf dem Nordbahnhof eintreffenden 323 Personenzügen nur 37 Verspätungen. Von den auf den Bahnhöfen der 7 andern grossen Netze eingetroffenen 775 Zügen hatten dagegen 381 Verspätung, und zwar auf dem Lyoner Bahnhof, sowie auf den Bahnhöfen Saint Lazare und Montparnasse mehr als die Hälfte aller Züge. Da der Minister der Meinung ist, dass ein solcher Betrieb die Sicherheit in Frage stellt und da seine wiederholten Rundschreiben an die Gesellschaften ohne sichtbaren Erfolg geblieben sind, so hat er unter Anwendung der Art. 42, 43, 57 und 79 der Verordnung vom 15. November 1846 die Verwaltungs-Aufsichtskommissare der grossen Bahnhöfe Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes, Brest, Cherbourg, Le Havre und Nancy angewiesen, dass sie jedes Mal eine Verhandlung aufnehmen, wenn ein Personenzug, der noch nicht 50 km zurückgelegt hat, mit mehr als 10 Minuten Verspätung, und wenn ein Personenzug, der 50 oder mehr Kilometer durchlaufen hat, mit mehr als 15 Minuten Verspätung in diesen Bahnhöfen eintrifft. Beim Wiederzusammentritt der Kammern beabsichtigt der Minister einen Gesetzentwurf einzubringen, welcher die Gesellschaften mit einer Geldstrafe von 1 Frcs. für jede Minute Verspätung über die genannten Fristen hinaus bedroht; diese Geldstrafen sollen vom Gewinn der Antheilhaber gekürzt werden.

Todtenschau.

Achilles Thommen †.

Am 21. August d. J. verschied nach längerem Krankenlager der Ober-Baurath Achilles Thommen. Mit dem Dahingeschiedenen ist einer der hervorragendsten Eisenbahntechniker in das Grab gesunken.

Sein spezielles Fach war der Eisenbahnbau. Er hat an wichtigen Arbeiten, insbesondere am Bau der Brennerbahn, direkt theilgenommen, bei anderen grossen Werken, wie z. B. der Gotthardbahn, durch fachmännische Gutachten mitgewirkt. Die Wirksamkeit Thommen's reicht in die Zeit der ersten grossen Eisenbahnbau-Thätigkeit Oesterreichs und Ungarns zurück. Ein Schweizer von Geburt, begann Thommen, nachdem er die technischen Studien in Karlsruhe absolvirt hatte, unter Karl von Etzel bei der Schweizerischen Centralbahn seine praktische Thätigkeit und wurde, als Etzel im Jahre 1857 zum Bau der Kaiser Franz Josef-Orientbahn, später ein Theil der Oesterreichischen Südbahn, berufen wurde, von diesem eingeladen, ihm nach Oesterreich zu folgen. Hier wirkte er als Sektionsingenieur bei der Trassirung der Brennerbahn und bekundete sofort seine schöpferische Begabung.

Als im Jahre 1867 der Bau der Brennerbahn vollendet war, wurde Thommen nach Ungarn berufen, wo unter dem Kommunikationsminister Grafen Miko und dessen Unter-Staatssekretär Hollan der Eisenbahnbau in grösserem Style inaugurirt wurde. Ungarn hatte damals nur wenige Linien. Unter-Staatssekretär Hollan arbeitete den Entwurf eines Eisenbahnnetzes von nahezu 500 Meilen aus, welcher genehmigt und auch alsbald zur Verwirklichung gebracht wurde. Zur Oberleitung der auf Staatskosten herzustellenden und zur Mitwirkung bei den Verhandlungen über die im Konzessionswege zu bauenden Linien wurde eine Eisenbahndirektion geschaffen, an deren Spitze Thommen trat. Auf diesem Posten blieb der Heimgegangene allerdings nur etwa 2 Jahre, entfaltete aber in dem neuen Wirkungskreise eine sehr intensive und verdienstvolle Thätigkeit. Die Unternehmungslust der Privatspekulation war ungemein rührig und der Bau der projektirten Linien — Ungarische Ostbahn, Ofen-Fiumaner Bahn, Alföldbahn, Ungarische Nordostbahn, Raab-Grazer Bahn usw. — war binnen kürzester Frist sichergestellt. Kränklichkeit, welche sich infolge grosser Anstrengung bei Thommen einstellte, zwang ihn, seine Stelle niederzulegen. Er zog nach Wien und widmete sich nun ausschliesslich privaten Arbeiten. Im Jahre 1865 nahm Thommen auch die erste Trassirung der Arlbergbahn vor. Es war selbstverständlich, dass Thommen's Rath bei der späteren Verwirklichung des Arlbergprojektes, insbesondere bei der äusserst strittigen Tunnelfrage gehört und auch beachtet wurde. Das fachmännische Wissen und die Erfahrung Thommens fanden bei vielen anderen grossen Problemen die gebührende Würdigung. Er betheiligte sich an der Lösung der Streitfragen, die sich an den Bau der Gotthardbahn knüpften und fungirte auch als Experte im Streite, welcher zwischen der Pforte und Baron Hirsch bezüglich der Orientbahnen geschwebt hat. Thommen hat in den letzten Jahren eine intensive administrative Thätigkeit entfaltet. Er gehörte dem Verwaltungsrathe der Oesterreichischen Nordwestbahn an und wurde nach dem Tode des Generaldirektors Gross mit der obersten Leitung des exekutiven Dienstes betraut, bis die neue Organisation, mit dem Hofrathe Eger an der Spitze, ins Leben gerufen wurde. Thommen wirkte ferner als Vizepräsident und Exekutiv-Komiteemitglied der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft bei der Umgestaltung des Unternehmens mit.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Berichtigung. In der in Nr. 65 dieser Zeitung (Inseratennummer 1792) seitens der Königl. Eisenbahndirektion Erfurt erlassenen, den Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt betreffenden amtlichen Bekanntmachung ist der Stationsname Eisleben in Eilsleben zu berichtigen. (1873)

Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahnveraand. Druckfehlerberichtigung. Auf Seite 5 des am 1. September 1893 in Wirksamkeit tretenden Nachtrages IV zu dem vom 1. Oktober 1891 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker aller Art des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes sind die hinter den Stationsnamen „Ungar. Hradisch Zucker-“ bis „Wlkosch-Keltschan“ stehenden Ziffern um je eine Zeile herunterzusetzen.

Wien, am 28. August 1893. (1874)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Gotha-Leinefelde, zwischen den Stationen Gotha und Bufleben neu erbaute Haltestelle

„Gotha Kindleberstrasse“

für den Personenverkehr und für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Für den Privatdepeschen-, Gepäck-, Stückgut-, Vieh- und Fahrzeugverkehr sowie zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist die neue Haltestelle nicht eingerichtet.

Bis auf weiteres werden sämmtliche auf der Bahnstrecke Gotha-Leinefelde verkehrenden Personenzüge an der neuen Haltestelle anhalten.

Erfurt, den 27. August 1893. (1875)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Bezeichnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft führt die an der Linie Kufstein-Ala belegene Haltestelle Alle Nave fortab die Bezeichnung „Nave San Felice“.

Berlin, den 31. August 1893. (1876)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

4. Güterverkehr.

Beförderung von Heu und Stroh. Die für die Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen sowie die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen unter dem 19. August d. J. bekannt gemachte Anordnung,

wonach mit dem 1. Oktober d. J. bei der Beförderung von Heu und Stroh in Wagenladungen die Gestellung zweier offenen Wagen mit regelmässiger Ladefähigkeit an Stelle eines offenen Wagens von mehr als 7,2 m Länge entfällt,

tritt mit dem 15. Oktober d. J. auch im Binnen- und Wechselverkehr der übrigen, vorstehend nicht aufgeführten Deutschen Eisenbahnverwaltungen, insoweit dieselben für Heu- und Strohsendungen die Vergünstigung der Gestellung zweier Wagen eingeführt haben, in Kraft. Auf den Binnenverkehr der Bayerischen Staatseisenbahnen findet die gegenwärtige Bekanntmachung keine Anwendung.

Berlin, den 2. September 1893. (1877)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Die mit unserer Bekanntmachung vom 12. d. Mts. veröffentlichte Rückvergütung für Ruhrkoks nach Graz, Klagenfurt und Prevali wird davon abhängig gemacht, dass die für die nachträgliche Anwendung ermässigter Frachtsätze für Ruhrkoks nach Zeltweg bedungene Jahresmenge von 5000 t im Verkehr mit dieser Station erreicht wird.

Köln, den 29. August 1893. (1878)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mit dem 1. Oktober l. J. gelangt ein neuer direkter Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen (Lokomotiven und Tendern, Personen- und Güterwagen) als Frachtgut von Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen nach Suczawa, Predeal und Verciorova zur Einführung.

Der Tarif kann bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Verbandstationen zum Preise von 0,20 ℳ bezogen werden.

Breslau, den 26. August 1893. (1879)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. Herausgabe eines Anhangs zu Tarifheft 3. Am 15. September d. J. tritt ein Anhang zu Tarifheft 3 in Kraft, der vorübergehend ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Mais (Kukuruz), verschieden, Futtermehl, Kleie etc., sowie getrocknete Malztreber und Schlempen in Wagenladungen von 10000 kg enthält.

Der Anhang ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von 20 ₰ oder 12 kr. Oe. W. käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 29. August 1893. (1880)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Die im Nachtrage XII zum Bayerisch-Belgisch-Englischen Gütertarife vom 1. Juni 1883 enthaltenen Ausnahmefrachten für die Beförderung von Thüringischen, Böhmischen und Nürnberger Waaren von den Stationen Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels und Meiningen finden mit Gültigkeit vom 1. September d. J. auch für den Verkehr von den Stationen Eger, Franzensbad und Hof der Sächsischen Staatsbahnen sowie von Lichtenfels und Meiningen, Stationen der Werra-Eisenbahn Anwendung.

Köln, den 29. August 1893. (1881)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J., dem Tage der Betriebseröffnung auf den Neubaustrecken Elbing-Miswalde-Osterode i. Ostpr. und Marienburg-Miswalde-Maldeuten, werden die an diesen Strecken belegenen Stationen Alt-Dollstädt, Blumenau i. Ostpr., Christburg, Eschenhorst, Gr. Hanswalde, Grosswaplitz, Liebemühl, Markushof, Miswalde, Pollwitten, Saalfeld i. Ostpr., Schroop und Troop in den direkten Güterverkehr Hannover-Bromberg und Oldenburg-Bromberg einbezogen.

Hinsichtlich der Frachtberechnung ertheilen die vorgenannten Stationen sowie unser Tarifbüreau nähere Auskunft.

Bromberg, den 27. August 1893. (1882)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ruhrkohlen-Verkehr nach der Prinz Heinrichbahn. Am 1. September tritt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. nach der Prinz Heinrichbahn vom 1. Januar d. J. der II. Nachtrag in Kraft, enthaltend allgemein gültige Frachtsätze für den Verkehr ab Caternberg, sowie Frachtsätze für die Beförderung von Koks zum Hochofenbetrieb nach Athus.

Köln, den 29. August 1893. (1883)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc.-Bromberg. Vom 1. September d. J. ab werden die Stationen Alt-Dollstädt, Biskupitz, Blumenau i. Ostpr., Christburg, Eschenhorst, Gr. Hanswalde, Grosswaplitz, Liebemühle, Markushof, Miswalde, Pollwitten, Saalfeld i. Ostpr., Schroop und Troop des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, sowie die Station Deutsch-Eylau Stadt der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ferner treten vom genannten Tage ab für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Bromberg anderweite, gekürzte Entfernungen in Kraft.

Die neuen und anderweiten Entfernungen und Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 27. August 1893. (1884)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. tritt für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifs III in Wagenladungen von 10000 kg für den Verkehr zwischen Stockstadt a/M. einerseits und Stuttgart andererseits ein Ausnahmefrachtsatz von 0,49 ℳ für 100 kg in Kraft.

Mainz, den 26. August 1893. (1885)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Am 1. September 1893 wird der Nachtrag V zum **Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau** eingeführt. Derselbe enthält:

a) Aenderungen und Ergänzungen zum Titelblatt des Haupttarifs usw., der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften, der besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif, der besonderen Bestimmungen unter II D und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,

b) Entfernungen für die neu eröffneten Stationen Alt-Dollstädt, Blumenau i. Ostpr., Christburg, Eschenhorst, Gr. Hanswalde, Grosswaplitz, Liebemühl, Markushof, Miswalde, Pollwitten, Saalfeld i. Ostpr., Schroop und Troop des Bezirks Bromberg und Wansen des Bezirks Breslau, sowie anderweite abgekürzte Entfernungen für Grossbestendorf, Grünhagen, Maldeuten und Mohrungen und für Buchwalde, Göttkendorf, Gr. Gemmern, Guttstadt, Horn, Jonkendorf, Münsterberg i. Ostpr., Regerteln und Windtken des Bezirks

Bromberg und für Greifenhagen, Königsberg N.-M., Uchtdorf, Vietnitz und Wilhelmsfelde-Fiddichow des Bezirks Breslau im Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen,

c) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife II A und II B für Getreide etc. und 3 für Holz durch Aufnahme der vorbezeichneten neu eröffneten Stationen usw., ferner der Ausnahmetarife für Zink, Eisen und Stahl des Spezialtarifs II zur überseeischen Ausfuhr und zum Schiffsbau und zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern, für gebrannte Steine, Düngemittel und Giesserei-Roheisen,

d) Berichtigungen.

Der Nachtrag ist durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks zu beziehen.

Bromberg, den 16. August 1893. (1886)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. September 1893 tritt zum Verbandsgütertarif zwischen den Stationen des Bezirks Bromberg und der Marienburg-Mlawkaer Bahn der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für Lusin und für die Stationen der Strecken Marienburg-Miswalde-Maldeuten und Elbing-Osterode i/Ostpr. sowie ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Getreide und Mühlenfabrikate.

Druckabzüge des Nachtrages können durch die Fahrkarten-Ausgabestellen der Verbandsstationen käuflich bezogen werden.

Bromberg, den 19. August 1893. (1887)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 1 und 2 betr. Am 20. Oktober d. J. treten in den Ausnahmetarifen Nr. 23 für Bier von München (Centralbhf., Ostbhf. und Südbhf.) nach Bautzen, Dresden (Altstadt, Friedrichst. und Neust.), Görlitz und Zittau neue, theilweise ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze in Kraft. Auskunft hierüber ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Dresden, den 30. August 1893. (1888)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von der Planitz.

Frachtberechnung für Koks nach dem Wagenladegewicht. Vom 15. Oktober d. J. ab finden die im Theil II des Oberschlesisch - Mährisch - Oesterreichisch-Schlesischen Kohlentarifes, sowie im Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Direktionsbezirks Breslau nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unter II enthaltenen ermässigten, für Jahresmengen von mindestens 5 Millionen Kilogramm gültigen Frachtsätze nach Station Troppau M. S. C. B. und K. F. N. B. auch auf den Artikel Koks nur unter der Bedingung Anwendung, dass bei Verwendung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht der Frachtberechnung mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen zu Grunde gelegt wird. Bei Verwendung von Wagen mit weniger als 15 t Ladegewicht erfolgt die Frachtberechnung für Koks für das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber für 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen.

Breslau, den 31. August 1893. (1889)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Am 1. September d. J. erscheinen zum Hessisch - Württembergischen Vieh- etc. Tarif der Nachtrag II und zum Vieh- etc. Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und Stationen der Hessischen Nebenbahnen der Nachtrag I. Die Nachträge sind von unserm Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, zu erhalten.

Mainz, den 29. August 1893. (1890)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Staatsbahn - Alt-Damm - Colberger Güterverkehr. Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und den Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits. Am 4. September 1893 treten für den Verkehr zwischen Graeben, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einerseits und den Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze für Güter in Wagenladungen in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 29. August 1893. (1891MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 8 des Verbands-Gütertarifs (Baden-Pfalz) ist mit Gültigkeit vom 1. September l. J. der Nachtrag VI ausgegeben worden.

Derselbe enthält theilweise geänderte Entfernungen für die Stationen Grosssachsen (Lok.-Bahn) und Lützelsachsen, sowie Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Viernheim der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Bahn; ferner theilweise ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Petroleum von Ludwigshafen a. Rh. nach Basel, sowie nach gewissen der Station Basel vorgelegenen Stationen der Haupt- und Seitenlinien und einigen östlich von Basel gelegenen Badischen Stationen.

Karlsruhe, den 29. August 1893. (1892)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrhein.)-Hannover. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird die Station Grossenbaum des Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) in den im Gütertarif für den oben genannten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II (Nr. 19 B) als Versandstation einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betr. Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 29. August 1893. (1893)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. September 1893 kommen für den Direktionsbezirk Bromberg der Nachtrag 1 zum Binnen-Gütertarif und der Nachtrag 3 zum Kilometerzeiger zur Einführung. Dieselben enthalten:

a) Ausnahmefrachtsätze für Getreide und Holz im Verkehr mit den Stationen der Strecke Marienburg-Miswalde-Maldeuten und Elbing-Osterode i. Ostpr.

b) Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecke Tilsit-Stallupönen, welche erst mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Ragnit-Pillkallen in Kraft treten. Der Zeitpunkt der Betriebseröffnung wird s. Zt. besonders bekannt gemacht werden.

c) Berichtigungen einiger Druckfehler und bereits früher veröffentlichte Tarifänderungen. Soweit durch die Berichtigungen Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit dem 15. Oktober 1893 in Kraft.

Abzüge der Nachträge können durch die Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks bezogen werden.

Bromberg, den 17. August 1893. (1894)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Station **Kaienmühle** wird zum 10. k. Mts. in den Ausnahmetarif 18 des Westdeutschen Verbandes für Giessereiroheisen aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 20. August 1893. (1895)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr Russ.-Oesterr. Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits. Anwendung der Frachtsätze von Granica transit. Die im Ausnahmetarife für den Transport von Getreide etc. im obbezeichneten Verkehre vom 1. Januar 1893 für Granica transit vorgesehenen Frachtsätze finden mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1893 nur auf Transporte im Verkehre von Stationen der Warschau-Wiener Bahn (exkl. Sosnowice loco) Warschau-Terespoler, Lodzer, Iwangorod-Dombrowaer Bahn (exkl. Sosnowice loco), Weichselbahn, Brest-Cholm und Sjedlez-Malkin Bahn, der St. Petersburg-Warschauer, Riga-Dwinsker (Dünaburger), Dwinsk (Dünaburg)-Witebsker, Baltischen, Moskau-Brester, Moskau-Nischnij-Nowgoroder und der Orel-Witebsker Eisenbahn Anwendung.

Wien, am 29. August 1893. (1896)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Südrussischer Güterverkehr via Woloczysk von Radziwilow. Aufhebung von Spezialtarifen. Mit sofortiger Gültigkeit treten nachstehende Spezialtarife im Oesterreichisch-Südrussischen Güterverkehre via Woloczysk und Radziwilow ausser Kraft:

1. Spezialtarif Nr. 2 für den Transport von Bau- und Nutzholz von Podwoloczyska nach Odessa Port vom 23. September a./5. Oktober n. St. 1885,
2. Spezialtarif Nr. 3 für den Transport von Knochen, rohen, von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Brody und Podwoloczyska vom 1./13. November a./n. St. 1884,
3. Spezialtarif Nr. 16 für den Transport von Schafen von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Brody und Podwoloczyska vom 1./13. November a./n. St. 1884,
4. Spezialtarif Nr. 17 für den Transport von Schafen von Stationen der Ekaterinenbahn nach Podwoloczyska vom 1./13. August a./n. St. 1885, und
5. Spezialtarif Nr. 18 für den Transport von Borstenvieh von Stationen der Russ. Südwestbahnen nach Brody und Podwoloczyska vom 1./13. November a./n. St. 1884.

Wien, 26. August 1893. (1897)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Oesterr.-Ungar.-Französ. Eisenbahnverband. (Frachtsätze für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze.) Die am 29. August d. J. in Kraft getretenen Frachtsätze für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze zwischen den Stationen Bistritz a. H., Holleschau und Wsetin der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Paris Douane anderseits sind nur gültig für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze in unzerlegtem Zustande.

Die in der betreffenden Kundmachung für Bistritz a. H. bezifferten Frachtsätze werden vom 15. September d. J. ab aufgehoben und durch nachstehende Frachtsätze ersetzt:

Von und nach	nach und von	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt	
		verpackt	unverpackt
		Francs für 1 000 kg	
Bistritz a. H., Station der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Paris Douane, Station der Französischen Ostbahn	93,27	93,27

Wien, am 29. August 1893. (1898)

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Einführung von Ausnahmetarifen für die Beförderung von Eiern, Eiweiss, Eigelb und todtem Wild. Am 1. Oktober 1893 treten in Kraft:

1. Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern, Eiweiss (Albumin) und Eigelb (Eidotter) in gewöhnlicher Fracht zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Oesterr. Linien) einerseits und Paris (Douane und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn, andererseits;
2. Ausnahmetarife für die Beförderung von:
   I. Eiern, Eiweiss (Albumin) und Eigelb (Eidotter);
   II. todtem Wild
   zwischen Stationen der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen beziehungsweise auch der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Ungar. Linien) einerseits und Paris (Douane und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn andererseits.

Hierdurch werden aufgehoben:

a) der Ausnahmetarif Nr. 10, Serie 1 und 2 (Eier etc), Seite 213 bis 221 des Tariftheiles IIa, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1890, welcher:
   α) bezüglich des Verkehres zwischen Wien Westbahnhof und den Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft einerseits und Paris andererseits mit 1. Oktober 1893
   β) im übrigen mit 1. Dezember 1893 ausser Kraft tritt;

b) der Ausnahmetarif Nr. 10, Serie 1 und 2 (Eier etc.), Seite 257 bis 317 des Tariftheiles II a, Heft 2, für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband, vom 15. November 1890, welcher:
   α) bezüglich des Verkehres zwischen den in den neuen Ausnahmetarif einbezogenen Ungarischen Stationen einerseits und Paris andererseits mit 1. Oktober 1893 und
   β) im übrigen mit 1. Januar 1894 ausser Kraft tritt;

c) Ausnahmetarif Nr. 35 (Wildpret und todtes Geflügel) Seite 501 bis 511 des Tariftheiles II a, Heft 2, vom 15. November 1890, welcher:
   α) bezüglich Wildpretsendungen im Verkehre zwischen den in den neuen Ausnahmetarif einbezogenen Ungarischen Stationen einerseits und Paris andererseits mit 1. Oktober 1893,
   β) bezüglich Wildpretsendungen in den übrigen Relationen mit 1. Januar 1894 ausser Kraft tritt.

Dagegen bleibt der Ausnahmetarif Nr. 35 des Tarifs Theil II a, Heft 2 für den Artikel „todtes Geflügel" bis auf weiteres in Wirksamkeit.

Die Aufhebung der obenerwähnten Frachtsätze wird mittelst Nachtrags III zu Tariftheil II a Heft 1 und mittelst Nachtrags II zu Tariftheil II a Heft 2 für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband durchgeführt.

Die neuen Ausnahmetarife sind bei den betheiligten Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen erhältlich, und zwar der unter 1 angeführte Ausnahmetarif zum Preise von 10 Hellern = 10 Cts., der unter 2. bezeichnete Ausnahmetarif zum Preise von 20 Hellern = 20 Cts. für das Stück.

Wien, am 24. August 1893. (1899)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. September 1893 ab wird der für einige Stationsverbindungen bestehende Ausnahmetarif für Steine und Erden des Spezialtarifs III auf den Verkehr der gesammten Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Bahn untereinander ausgedehnt.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Darmstadt, den 29. August 1893. (1900)

Bau- und Betriebsverwaltung für Süddeutsche Nebenbahnen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 4. September 1893 ab werden die in die Schnellzüge 61 und 62 zwischen Berlin und Alexandrowo eingestellten Schlafwagen wiederum bis und von Warschau durchgehen. Der Preis der Zuschlagkarte zur Benutzung des Schlafwagens beträgt für die einmalige Fahrt in

	I. Kl.	II. Kl.
für die Bahnstrecke von Berlin bis Warschau oder umgekehrt . . .	10 ℳ	8 ℳ

Hierzu tritt eine Transportsteuer von 40 Kop. (oder 90 ₰) für die I. Klasse und von 32 Kop. (oder 70 ₰) für die II. Klasse zu Gunsten der Kaiserlich Russischen Regierung. Bei wesentlichen Aenderungen des Rubelkurses bleibt die entsprechende Aenderung dieser Transportsteuerbeträge vorbehalten.

Der Vorverkauf der Schlafwagenkarten auf der Station der Warschau-Wiener Eisenbahn in Warschau findet bis zur fahrplanmässigen Ankunftszeit der Züge der Warschau-Terespoler Bahn auf Station Praga derselben Bahn statt. Nach dem Schlusse der Stationskasse erfolgt der Weiterverkauf der Schlafwagenkarten am Schlafwagen durch den Wärter.

In betreff der Richtung von Berlin tritt eine Aenderung nicht ein.

Bromberg, den 29. August 1893. (1901)

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 69. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 6. September 1893.

Inhalt:

Zur Ausbildung der höheren Eisenbahn-Verwaltungsbeamten.

Die Frage, welche Ausbildung die höheren Verwaltungsbeamten der Eisenbahnverwaltung erfahren sollen, ist kürzlich im „Archiv für Eisenbahnwesen" Heft 4 d. Jahrg. vom Regierungsrath Lentze ausführlich besprochen worden und das Ergebniss ist der Vorschlag, die bisher einjährige Ausbildung auf 2 Jahre zu verlängern.

Wenn diese Frage durch die öffentliche Diskussion gefördert werden soll, so wird es zweckmässig sein, dass die verschiedenen Auffassungen rechtzeitig zum Ausdruck kommen und dass sich namentlich auch die jüngeren Verwaltungsbeamten, welche den gegenwärtigen Ausbildungsgang aus eigener Erfahrung kennen gelernt haben, darüber aussprechen.

Zum bescheidenen Theile hierzu beizutragen ist der Zweck dieser Zeilen.

Die unleugbar vorhandenen Mängel in der Vorbildung der „Assessoren" werden m. E. im wesentlichen bemerkbar:
1. auf dem für die Aufgaben der Eisenbahnverwaltung so wichtigen Gebiete des öffentlichen Rechts;
2. auf allgemein wirthschaftlichem Gebiet und namentlich
3. im Verkehrsdezernat.

Um den erstgenannten Mängeln in der Kenntniss und Anwendung des öffentlichen Rechts abzuhelfen, hat man eine ähnliche Gestaltung vorgeschlagen, wie sie gegenwärtig in der allgemeinen Verwaltung besteht, dergestalt, dass der Referendar nach zweijähriger Thätigkeit bei den Gerichten weitere zwei Jahre in der allgemeinen Verwaltung arbeitet, um dann nach bestandener Prüfung „für den höheren Verwaltungsdienst" zur Eisenbahnverwaltung überzutreten.

Diesem Vorschlage möchte ich nicht beitreten. Die Thätigkeit in den hier in Frage kommenden Dezernaten erfordert m. E. einen Juristen und ein solcher bedarf einer vollwerthigen juristischen Vorbildung und als Abschlusses derselben der Ablegung der Prüfung „für den höheren Justizdienst". Man wird scharf trennen müssen: Wo ein Jurist mitzuwirken hat, da muss es auch wirklich ein vollwerthiger Jurist sein; wo aber die juristische Mitwirkung als entbehrlich anzusehen ist, da bedarf es m. E. keiner Referendariatsausbildung. Eine juristische Halbbildung würde nur verderblich wirken.

Die beklagten Mängel werden m. E. am besten dadurch zu beseitigen sein, dass während der Universitätszeit ein grösseres Gewicht auf die Erlernung des öffentlichen Rechts gelegt wird, als gegenwärtig geschieht, und ferner dadurch, dass der Gerichtsreferendar während seiner vierjährigen Ausbildungszeit etwa ein halbes Jahr lang bei einem Bezirksausschuss beschäftigt wird. Dieses halbe Jahr würde bei zweckmässiger Vertheilung wohl zu erübrigen sein, ohne dass die sonstige juristische Ausbildung leidet, und bei der stetig wachsenden, auch für den Richter und Rechtsanwalt äusserst wichtigen Bedeutung des öffentlichen Rechts wäre eine

praktische verwaltungsgerichtliche Ausbildung des Gerichtsreferendars — ganz abgesehen von den Bedürfnissen der Eisenbahnverwaltung — nur wünschenswerth.

Die an zweiter Stelle genannten Mängel auf allgemein wirthschaftlichem Gebiete werden vorwiegend in den Angelegenheiten des Verkehrs, der Tarifbildung, des Wagenumlaufs, der Statistik, des Kassendezernats und — nicht zum geringsten — im Grunderwerbsdezernat empfunden. Hier wird m. E. durch nationalökonomische Vorlesungen in der Universitätszeit und spezieller gestaltete Kurse in der ersten Beschäftigungszeit bei der Eisenbahnverwaltung zu helfen sein, wobei es sich empfehlen würde, die Uebernahme zur Eisenbahnverwaltung von der Anhörung einer nationalökonomischen Vorlesung und der Ablegung einer kurzen Prüfung auf diesem Gebiete abhängig zu machen.

Am schwierigsten wird es sein, die letztgenannten, im Verkehrsdezernat hervortretenden Mängel zu beseitigen. M. E. haben diejenigen Recht, welche vom Verkehrsdezernenten eine längere praktische Ausbildung im Güterabfertigungs-, Stations- und Kontroleurdienst fordern. Und zwar würde eine solche praktische Ausbildung nur dann guten Erfolg haben, wenn sie mit selbständiger Thätigkeit und eigener Verantwortung verbunden wäre und mehrere Jahre umfasste. Nach sorgfältiger Vorbildung — die schon im Interesse des Dienstes nothwendig — würde den Anwärtern zeitweilig die Stelle eines Güterexpedienten, Stationsvorstehers und Kontroleurs unter eigener Verantwortung zu übertragen sein. Nur durch eine solche, etwa vierjährige praktische Ausbildung wird sich der Verkehrsdezernent diejenigen praktischen Kenntnisse und Erfahrungen erwerben können, deren er bedarf, um den Pflichten des Verkehrsdezernenten in vollem Maasse zu genügen.

Mit persönlichem Geschick und bei ausreichender Zeit wird ein Jurist auch ohne eine solche praktische Ausbildung ein guter Verkehrsdezernent werden können, aber der Mangel einer praktischen Thätigkeit bei den unteren Dienststellen wird ihm doch immer fühlbar bleiben. Auch werden seine Untergebenen geringeres Vertrauen zu seinen Anordnungen haben, als wenn ihm Erfahrungen aus eigener praktischer Thätigkeit zur Seite ständen.

Nun muss es bedenklich scheinen, von dem zur Eisenbahnverwaltung übertretenden Juristen noch eine so lange praktische Ausbildung zu fordern, denn einmal würde meines Erachtens die Neigung, zur Eisenbahnverwaltung überzutreten, in schädlicher Weise verringert werden, wenn der Jurist nach bestandener zweiter Staatsprüfung im vorgerückten Lebensalter noch einer so langen Ausbildung — wenn auch unter eigener Verantwortung — entgegensähe und dann würde auch die juristische Weiterbildung unter einem so langen Zwischenstadium allzu sehr leiden.

Es dürfte deshalb der hier und da bereits ausgesprochene Gedanke in Erwägung zu ziehen sein, ob nicht das Verkehrsdezernat einer neu in die Verwaltung einzuführenden weder technischen noch juristischen Beamtengattung zu übertragen wäre, denn dieses Dezernat erfordert meines Erachtens nur in Ausnahmefällen eine juristische Mitwirkung und thatsächlich sind bereits mehrere unserer jetzigen Verkehrsdezernenten Nichtjuristen.

Von diesen neu einzuführenden Beamten würde das Abiturientenzeugniss und nach erfolgter Meldung und Vormerkung bei der Eisenbahnverwaltung ein Universitätsstudium zu fordern sein, welches sich namentlich auf Nationalökonomie, Handels- insbesondere Frachtrecht, Strafrecht und Eisenbahnbetriebslehre zu erstrecken hätte.

Nach bestandener Prüfung würden sie endgültig zur Eisenbahnverwaltung übernommen werden und eine 4jährige praktische Ausbildung geniessen.

Es wären das die Eisenbahnreferendare, welche Herr Eisenbahndirektor de Terra in Nr. 23 S. 207 d. Ztg. empfahl und aus ihnen würden die „Betriebsleiter“ hervorgehen, welche ein ungenannter Verfasser in Nr. 45 S. 467 Jahrg. 1892 d. Ztg. besprach.

Der Einwand, dass es schwer halten möchte, befähigte Anwärter stets in genügender Zahl zur Verfügung zu haben, würde meines Erachtens schon durch einen Hinweis auf die Verhältnisse bei der Postverwaltung zu entkräften sein. Der Ersatz geschieht dort ganz ähnlich und es ist stets geeigneter Nachwuchs vorhanden. Die zu fordernden akademischen Vorlesungen werden in dieser Hinsicht keine besonderen Schwierigkeiten erzeugen.

Inwieweit die Neuerung eine Personalvermehrung oder nur eine anderweite Geschäfts- und Bezirkseintheilung in der Eisenbahnverwaltung bedingt, wäre zu erwägen.

Den neu einzuführenden Beamten würde dann nicht allein das Verkehrsdezernat, sondern auch das Betriebsdezernat zu übertragen sein, denn dieses verhält sich meines Erachtens zu einer technischen Besetzung ebenso wie jenes zu einer juristischen.

Ebenso wie beim Juristen als Verkehrsdezernenten macht sich auch beim Techniker als Betriebsdezernenten der Mangel einer längeren praktischen Ausbildung unter eigener Verantwortung fühlbar und ebensowenig wie vom Juristen, wird auch vom Techniker nach bestandener zweiter Staatsprüfung noch eine langdauernde praktische Ausbildung gefordert werden können. Auch das Betriebsdezernat ist schon jetzt an einigen Stellen mit Nichttechnikern besetzt, woraus zu ersehen, dass man auch für dieses Dezernat eine rein technische Vorbildung nicht als unerlässliches Erforderniss ansieht.

Die verhältnissmässig geringen akademisch-technischen Kenntnisse, die der Betriebsdezernent besitzen und praktisch anwenden muss, kann er sich meines Erachtens durch das vorerwähnte 3jährige Universitätsstudium und die darauf folgende 4jährige praktische Ausbildung wohl erwerben. Inwieweit auf der Universität ausser der bereits genannten Betriebslehre noch andere technische Vorlesungen zu hören und die technische Vorbildung während der 4 Ausbildungsjahre auch theoretisch zu vervollständigen wäre, würde zu erwägen sein.

Je nach Befähigung und Neigung würden dann die fertig ausgebildeten Beamten nach erfolgter Prüfung im Verkehrs- oder Betriebsdienste oder wechselnd in beiden verwandt werden. In dem Einvernehmen und gegenseitigen Verständniss zwischen Betriebs- und Verkehrsdezernenten, welches aus der gemeinsamen Vorbildung erwachsen würde, läge m. E. gegen den jetzigen Zustand, mit Rücksicht auf die fortgesetzte Wechselwirkung zwischen den Interessen des Verkehrs und denen des Betriebes, ein wesentlicher Vorzug. Auch würde m. E. durch den Hinzutritt dieser dritten Beamtengattung das Verhältniss zwischen Techniker und Juristen geklärt und günstig beeinflusst werden.

Für beide würde auch nach Ablösung des Betriebs- und Verkehrsdezernats ein weites Arbeitsfeld bleiben, das fällt bei den Technikern mehr in die Augen als bei den Juristen, aber auch die Mitwirkung der letzteren wird nöthiger bleiben, als es der oben erwähnte Herr Verfasser in Nr. 45 Jahrg. 1892 d. Ztg. anzunehmen scheint, wenn er mit Bezug auf die gesammten Verwaltungsgeschäfte der Eisenbahnverwaltung sagt: „Für die Behandlung der Rechtsfragen hat in der Regel die Mitwirkung besonderer Rechtskundiger (Justiziare und Rechtsanwälte) einzutreten.“ Soweit es das Verkehrsdezernat angeht, will ich diesem Satz nicht widersprechen, aber alle anderen Dezernate, welche gegenwärtig von Juristen bearbeitet werden, erfordern nicht eine „Mitwirkung“ des Justiziars, sondern vielmehr eine uneingeschränkte Bearbeitung durch einen vollwerthig juristisch vorgebildeten Dezernenten.

Bei der oben angegebenen Vorbildung im öffentlichen Recht und in der Nationalökonomie würde der nicht für das Verkehrsdezernat bestimmte Jurist nur einer ganz kurzen Einführung in die Gestaltung der Eisenbahnverwaltung bedürfen, um alsbald eine erspriessliche Thätigkeit als selbständiger Dezernent entfalten zu können, wenn er nur nicht sofort mit

Arbeiten überhäuft würde und Zeit zu gründlichem Eindringen in die zu bearbeitenden Angelegenheiten und zur weiteren Selbstunterrichtung gewänne. — Die kurze Einführung würde am besten an der Hand eines tüchtigen Kontroleurs und eines tüchtigen Rechnungs- und Kassenbeamten erfolgen und es würden auch die Dezernenten mehr als bisher dabei mitzuwirken haben.

Wenn und so lange die vorgeschlagenen Aenderungen nicht durchzuführen sind, können die vorhandenen Mängel der Vorbildung m. E. nur allmählich während der Berufsthätigkeit durch eigene Unterrichtung des Beamten gemildert werden. Dem Vorschlage des Herrn Regierungsraths Lentze, die bisher einjährige Ausbildung um ein weiteres Jahr zu verlängern, möchte ich nicht beitreten, denn ich verspreche mir von 2 Jahren keinen wesentlich besseren Erfolg als von dem bisherigen Einen. Der wesentliche Mangel dieser Ausbildung dürfte darin liegen, dass sie nicht unter eigener Verantwortung geschehen kann, denn in praktischen Dingen ist m. E. eine gründliche Belehrung und Erziehung ohne selbstständige praktische Thätigkeit unter eigener Verantwortung nicht zu ermöglichen. Auch unter den gegenwärtigen Verhältnissen wäre es deshalb m. E. zweckmässig, den zur Eisenbahnverwaltung übertretenden Assessor nur in grossen Grundzügen mit den Einrichtungen der Verwaltung und dem Zusammenhange ihrer verschiedenen Gebiete unter einander bekannt zu machen und ihn dann bald mit einem selbständigen, zunächst jedoch kleinen Dezernat zu betrauen, damit er nunmehr auf Grund selbständiger Arbeit und eigener Erfahrung die Lücken seiner Vorbildung zu ergänzen vermag.

Eine solche Ergänzung ist gegenwärtig bei der starken Arbeitsbelastung schwer und nur ganz allmählich zu ermöglichen, namentlich wenn der Assessor gleich anfangs einem Betriebsamt mit technisch vorgebildetem Direktor überwiesen wird und er also in seiner Weiterbildung in rechtlicher Hinsicht auf sich allein angewiesen ist, oder wenn er in ein ihm bisher nicht vertrautes Rechtsgebiet geräth und dann auch seine privatrechtlichen Kenntnisse noch zu vervollständigen hat.

Den allzu grossen Umfang des Dezernats eines Assessors hat Herr Regierungsrath Lentze in gründlicher Weise dargethan und sein Vorschlag, die verhältnissmässig vielen minderwerthigen Geschäfte den Subalternbeamten unter eigener Verantwortung zu übertragen, wird gewiss lebhafte Zustimmung finden. Ganz abgesehen auch von der Nothwendigkeit der eigenen Weiterbildung wäre es m. E. sehr wünschenswerth, dass der Assessor beweglicher würde und — nicht mehr so stark ans Büreau gefesselt — mehr Gelegenheit erhielte, unmittelbar auf den praktischen Dienst einzuwirken und die Verhältnisse des Bezirks aus eigener Anschauung genau kennen zu lernen.

Dr. Cuny.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1891.

(Schluss aus Nr. 68.)

Im Berichtsjahre wurden für die Beförderung von Personen (einschl. der Beförderungen auf Rückfahrt-, Rundreise- und Abonnementskarten, sowie in bestellten Sonderzügen) vereinnahmt: 1. von den Deutschen Bahnen 354 426 438 ℳ (gegen 344 093 308 ℳ im Vorjahre), 2. von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 46 710 095 (40 783 408) ℳ, 3. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 131 648 314 (126 554 215) ℳ und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 532 784 847 (511 430 931) ℳ.

Auf jedes Personenwagen-Achskilometer entfielen hierbei durchschnittlich:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . . . 13,57 (14,13) ₰
2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . 15,40 (15,74) „
3. bei den Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen . . . . 13,78*) (14,64) „
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen . . 13,77*) (14,35) „

Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehre (einschliesslich des Gepäckverkehrs, der Nebeneinnahmen usw.) betrug: 1. bei den Deutschen Bahnen 365 712 755 (355 281 247) ℳ d. i. für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 8 926 (8 794) ℳ, 2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 48 112 910 (41 992 762) ℳ bezw. 7 456 (6 941) ℳ, 3. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 137 850 725 (132 138 615) ℳ bezw. 5 461 (5 342) ℳ und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 551 676 390 (529 412 624) ℳ bezw. 7 592 (7 437) ℳ.

Von den Preussischen Staatsbahnen wurden durchschnittlich für das Kilometer mittlerer Betriebslänge 9 690 ℳ vereinnahmt; dieselben hielten sich mithin sowohl über der entsprechenden Durchschnittszahl der Deutschen Bahnen als auch über derjenigen der sämmtlichen Vereinsbahnen.

Die Einnahmen für Personenbeförderung überhaupt haben für das Kilometer mittlerer Betriebslänge betragen:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . 8 651 (8 516) ℳ
2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . 7 239 (6 741) „
3. bei den Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen . . . . 5 216 (5 116) „
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen . . . 7 332 (7 184) „

*) Bei diesen Durchschnittsberechnungen mussten die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen unberücksichtigt gelassen werden, weil die Einnahmen und Ausgaben der Privat-Lokalbahnen nicht bekannt sind.

In dem Berichtsjahre wurden für jedes Personenkilometer durchschnittlich vereinnahmt:

Bahngruppe	in der I. Wagenklasse	II.	III.	IV.	von Militärs	überhaupt
	Pfennig					
bei den Deutschen Bahnen	7,90 (7,94)	5,05 (5,09)	3,01 (3,06)	1,98 (1,96)	1,52 (1,53)	3,05 (3,08)
bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . .	6,66 (6,59)	5,14 (5,33)	3,07 (3,14)	2,39 (2,40)	1,97 (1,93)	3,73 (3,78)
bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	7,06 (7,88)	4,58 (5,14)	2,60 (3,01)	2,32 (2,43)	1,64 (1,60)	3,02 (3,48)
bei den sämmtlichen Vereinsbahnen . . .	7,39 (7,67)	4,93 (5,12)	2,88 (3,05)	1,98 (1,97)	1,58 (1,57)	3,09 (3,22)

Im Berichtsjahre wurden aus den verschiedenen Beförderungen im Güter- usw. Verkehre vereinnahmt: 1. von den Deutschen Bahnen 903 403 661 (878 101 957) ℳ, d. i. für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 21 734 (21 420) ℳ, 2. von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 83 650 932 (75 422 451) ℳ bezw. 12 822 (12 320) ℳ, 3. von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 457 199 145 (448 182 436) ℳ bezw. 17 959 (17 961) ℳ und 4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 1 444 253 738 (1 401 706 844) ℳ bezw. 19 637 (19 449) ℳ. Von der Gesammteinnahme aus dem Güterverkehre der sämmtlichen Vereinsbahnen entfallen auf: Eilgüter 40 628 145 (37 737 608) ℳ, Frachtgüter (einschl. Militärgüter), und zwar: a) Stückgüter 234 299 094 (225 837 950) ℳ und b) Wagenladungsgüter 1 057 848 559 (1 031 289 007) ℳ, frachtpflichtige Dienst- und Bau- (Regie-) Güter 37 996 728 (33 249 041) ℳ, lebende Thiere 43 469 925 (43 679 634) ℳ und Nebeneinnahmen (Frachtzuschläge, Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegeld, Konventionalstrafen usw.) 30 011 287 (29 913 604) ℳ.

Die durchschnittliche Einnahme für jedes Tonnenkilometer in dem gesammten (Eilgüter, Frachtgüter jeder Art, frachtpflichtige Dienst- und Bau- [Regie-] Güter und lebende Thiere umfassenden) Güterverkehr betrug:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . . . 3,81 (3,85) ₰
2. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . 3,83 (3,82) „
3. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 4,50 (4,70) „
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen . . . 4,01 (4,09) „

Die Gesammteinnahme aus allen Quellen ist in der nachstehenden Tabelle zur Darstellung gebracht worden:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Gesammteinnahme überhaupt ℳ	durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge ℳ	durchschnittlich für jedes Nutzkilometer ℳ	durchschnittlich für jedes Achskilometer ₰	Von der Gesammtsumme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- Verkehre (Hunderttheile)	aus dem Güter- usw. Verkehre (Hunderttheile)	aus sonstigen Quellen (Hunderttheile)
1	Deutsche Bahnen	1 301 813 158 (1 264 953 609)	31 236 (30 778)	3,66 (3,76)	9,86 (9,89)	28,1 (28,1)	69,4 (69.4)	2,5 (2,5)
2	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	134 504 462 (120 926 357)	20 617 (19 552)	3,17 (3,37)	10,12 (10,43)	35,8 (34,9)	62,2 (62,7)	2,0 (2,4)
3	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	601 916 438 (587 725 671)	23 632 (23 539)	4,73 (4,93)	10,77 (11,09)	22,9 (22,5)	76,0 (76,2)	1,1 (1,3)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen	2 036 190 104 (1 971 180 759)	27 639 (27 282)	3,83 (3,96)	10,08 (10,19)	27,1 (26,9)	70,9 (71,1)	2,0 (2,0)

Nach den Längenverhältnissen sind — wie in den Vorjahren — die Einnahmen aus dem Personenverkehre bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen und die Einnahmen aus dem Güterverkehre bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen am höchsten gewesen.

Die höchsten Gesammteinnahmen überhaupt aus allen Quellen hatten unter den Deutschen Bahnen die Königliche Eisenbahndirektion Köln (rechtsrh.) mit 122 657 701 ℳ, unter den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen die Niederländischen Staatseisenbahnen mit 33 445 409 ℳ und unter den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen mit 125 026 409 ℳ.

Die Betriebsausgaben (welche die sämmtlichen bezüglichen, auf die allgemeine Verwaltung, die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, den Verkehrsdienst, sowie den Zugförderungs- und Werkstättendienst entfallenden Beträge umfassen) betrugen überhaupt: 1. bei den Deutschen Bahnen 813 294 929 (751 541 244) ℳ bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 19 514 (18 286) ℳ, 2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 85 646 108 (72 399 076) ℳ bezw. 13 128 (11 700) ℳ, 3. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 313 510 934 (287 020 105) ℳ bezw. 12 309 (11 495) ℳ und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 1 210 408 017 (1 108 535 547) ℳ bezw. 16 429 (15 343) ℳ.

Hiernach sind die Betriebsausgaben im vorliegenden Berichtsjahre bei den sämmtlichen Vereinsbahnen um rund 102 Millionen Mark gegen 117 Millionen Mark im Vorjahre gestiegen. Bei den Deutschen Bahnen haben sich dieselben um rund 61,8 Millionen Mark, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen um rund 13,2 Millionen Mark und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen um rund 26,5 Millionen Mark erhöht.

Im Berichtsjahre betrugen die Betriebsausgaben in Hunderttheilen der Betriebseinnahmen bei den Deutschen Bahnen 62,4 (59,4), bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 63,7 (60,2), bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 52,1 (48,8) und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 59,4 (56,2). Von den Betriebsausgaben entfallen bei den Deutschen Bahnen auf a) die allgemeine Verwaltung 9,1 (9,8) %, b) die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 24,7 (24,2) %, c) den Verkehrsdienst 37,0 (37,0) und d) den Zugförderungs- und Werkstättendienst 29,2 (29,0) %, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen zu a) 8,7 (11,6) %, b) 27,1 (26,2) %, c) 32,0 (32,7) %, d) 32,2 (29,5) % und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen zu a) 9,0 (9,1) %, b) 26,3 (26,9) %, c) 35,8 (36,0) %, d) 28,9 (28,0) %.

Der Betriebsüberschuss, d. i. die Summe aller Einnahmen nach Abzug aller Ausgaben, ist aus der in der nebenstehenden Spalte verzeichneten Tabelle ersichtlich.

Der höchste Betriebsüberschuss ist für das Kilometer Betriebslänge bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 74 717 ℳ ermittelt. Bei 2 Bahnen wurden die Einnahmen von den Ausgaben überschritten, und zwar von der Preussischen Militärbahn mit 1 204 ℳ für das Kilometer Betriebslänge und bei der Eisenbahn Radkersburg-Luttenburg mit 738 ℳ für das Kilometer Betriebslänge. Der Minderüberschuss in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals betrug bei diesen Bahnen 1,45 bezw. 3,01. Bei den Preussischen Staatsbahnen betrug der Ueberschuss in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 5,07 gegen 5,39 im Vorjahre.

Bahngruppe	Betriebsüberschuss überhaupt (Mark)	für jedes Kilometer Betriebslänge (Mark)	in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals
bei den Deutschen Bahnen	488 573 629 (513 503 613)	11 722 (12 492)	4,57 (4,90)
bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	68 858 354 (48 527 281)	7 489 (7 846)	4,30 (4,23)
bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	288 423 956 (300 708 721)	11 323 (12 044)	5,52 (5,99)
bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	325 855 939 (862 739 615)	11 209 (11 939)	4,70 (5,00)

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben (letztere ausschliessl. der Zuschüsse aus besonderen Kassen) betrug bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 836 578 355 (872 751 828) Mark, welchem noch hinzutreten: Uebertrag aus früheren Jahren 21 090 256 (14 153 317) ℳ, Zuschüsse, gewährleistete Zinsen und andere Vorschüsse, Zuschüsse von Seiten der Staatskassen usw. 44 534 531 (43 119 370) ℳ, Erträgnisse aus dem Betriebe von fremden Bahnen, Bergwerken, gewerblichen Unternehmungen, Dampfschiffverbindungen usw. 32 514 064 (11 493 844) ℳ und Zinseneinnahmen, sofern solche die Zinsenausgaben übersteigen, 5 249 098 (5 478 994) ℳ. Die zu verwendende Summe betrug mithin 939 966 304 (946 997 353) ℳ.

Am Schlusse des Betriebsjahres 1891 betrug: a) die Höhe der Reservebestände bei den Deutschen Bahnen 5 943 533 (5 981 234) ℳ, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 9 605 830 (9 626 184) ℳ, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 54 872 205 (54 628 174) ℳ bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 70 421 568 (70 235 592) ℳ und b) die Höhe der Erneuerungsbestände bei den Deutschen Bahnen 25 776 434 (26 483 144) ℳ, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 10 700 562 (12 256 086) ℳ und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 24 651 644 (23 329 277) ℳ bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 61 128 640 (62 068 507) ℳ.

Bei den sämmtlichen Vereinsbahnen sind innerhalb des Berichtsjahres an Unfällen zur Aufschreibung gelangt: 1 199 Entgleisungen, 653 Zusammenstösse und 4 094 sonstige Unfälle, zusammen 5 946 Unfälle, davon auf freier Bahn 1 526 und auf den Bahnhöfen und Haltestellen 4 420.

Im Berichtsjahre sind bei den sämmtlichen Vereinsbahnen Personen im ganzen (ausschl. der Selbstmörder) a) unverschuldet bei einem aussergewöhnlichen Bahnereignisse getödtet 56 (63), verletzt 503 (803), b) infolge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit getödtet 1 044 (1 018), verletzt 2 954 (2 635), zusammen getödtet 1 100 (1 081), verletzt 3 457 (3 438). Auf die Bahnbediensteten entfielen von den Tödtungen überhaupt 57 % und von den Verletzungen 81 %, hierunter von den durch eigene Schuld oder Unvorsichtigkeit verursachten Tödtungen und Verletzungen 95 bezw. 84 %. Ferner sind bei den sämmtlichen Vereinsbahnen, und zwar bei Nebenbeschäftigungen und

Selbstmordversuchen noch 264 (274) Personen getödtet und 791 (655) Personen verletzt.

Der fahrbare Zustand der Bahn war im Laufe des Berichtsjahres unterbrochen bei den sämmtlichen Vereinsbahnen durch 73 (91) Erd- und Felsrutschungen, 276 (220) Schneeverwehungen, 90 (128) Ueberfluthungen, 8 (6) Wegeversperrungen infolge Sturmes, 23 (7) sonstige Naturereignisse und 16 (26) Mal durch Schadhaftwerden des Oberbaues.

Im Berichtsjahre gelangten in dem Gebiete der sämmtlichen Vereinsbahnen zur Aufzeichnung: 1. Achsbrüche bei eigenen Lokomotiven und Tendern 55 (65) und bei eigenen Wagen (auf eigenen und fremden Strecken) 112 (101), 2. Reifenbrüche bei eigenen Lokomotiven und Tendern 490 (782) und bei eigenen Wagen 2 968 (4 686), 3. Schienenbrüche, und zwar: a) bei eisernen Schienen 734 (433), b) bei Stahlschienen 9 657 (9 886), c) bei Stahlkopfschienen 635 (339) bezw. zusammen 11 026 (10 658).

Die Zahl der Unfälle, die durch Reifenbrüche veranlasst, oder wobei Reifenbrüche vorgekommen sind, betrug 72 (71) und die Zahl der Unfälle, welche nachweisbar oder möglicherweise durch Schienenbrüche veranlasst sind, 20 (12).

Im Berichtsjahre waren bei den sämmtlichen Vereinsbahnen beschäftigt 256 750 (239 441) Beamte und 403 624 (378 136) Arbeiter im Tagelohn, zusammen 664 851 (621 822) Personen. Die Besoldungen, Löhne und andere Bezüge betrugen 743 659 475 (684 872 047) *M.* oder durchschnittlich auf das Kilometer Betriebslänge 9 977 (9 367) *M.*

Die Vereinsbahnen besassen 81 Ruhegehaltskassen mit einem Vermögensstand am Schlusse des Berichtsjahres von 167 273 514 *M.* und 256 Kranken-, Sterbe- und Unterstützungs- usw. Kassen mit einem Vermögensstand von 22 648 343 *M.*

Die für Privatzwecke bestimmten, d. h. solche Bahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehre dienen, sondern nur eine gewerbliche, Bergbau- oder sonstige Anlage mit einer Hauptbahn verbinden, sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt; es waren vorhanden:

Bahngruppe	Bergwerks- und Hüttenbahnen	Fabrikbahnen	land- und forstwirthschaftliche Bahnen	sonstige Bahnen	zusammen	Gesammtlänge der Anschlussbahnen
	Anzahl					km
bei den Deutschen Bahnen	764 (747)	3 085 (2 803)	113 (104)	519 (490)	4 481 (4 144)	2 752,87 (2 533,68)
bei den Luxemburg., Niederländ. und anderen Vereinsbahnen	65 (59)	126 (132)	3 (2)	28 (28)	222 (221)	174,73 (127,41)
bei den Oesterreichisch-Ungarichen Bahnen	334 (321)	750 (697)	62 (58)	284 (261)	1 430 (1 337)	1 382,42 (1 375,52)
bei sämmtlichen Vereinsbahnen	1 163 (1 127)	3 961 (3 632)	178 (164)	831 (779)	6 133 (5 702)	4 310,02 (4 036 61)

An diesen Anschlussbahnen waren die sämmtlichen Preussischen Staatsbahnen der Zahl nach mit 2 891 Linien, mithin 47 %, und der Länge nach mit 1 818,59 km, mithin 42 % betheiligt.

Mit Dampfkraft betrieben waren 2 487,52 (2 346,02) km vollspurige und 578,17 (504,82) km schmalspurige, mit Pferdekraft 824,28 (759,64) km vollspurige und 416,89 (422,96) km schmalspurige Strecken.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2558 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der dem Deutschen Verkehrsverbande angehörenden Verwaltungen), betreffend Eröffnung und Schluss der Jagd in Belgien (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 2574 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Festsetzung des zulässigen grössten Radstandes auf der Bregthalbahn (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 2601 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung von Beiträgen zu den Vereinskosten (abgesandt am 1. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verspätungen im Monat Juni d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Juni d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 069,78 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 408 Schnellzüge, 665 Personenzüge und 92 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 1 165. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15 220 977 Zugkm bezw. 302 349 482 Achskm gegen 15 653 218 Zugkm und 313 223 125 Achskilometer im Vormonat und gegen 15 511 851 Zugkm und 317 784 841 Achskm in demselben Monat des Vorjahres.

Von den Verspätungen wurden 328 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst nur 837 Verspätungen zur Last fallen, gegen 2 589 im Vormonat und 2 625 in demselben Monat des Vorjahres.

Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 55 bezw. auf 1 Million Achskilometer 3, mithin auf 1 Million Zugkilometer 114 = 69 v. H. weniger als im Monat Juni des Vorjahres und 110 = 67 v. H. weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 5 = 63 v. H. weniger als im Monat Juni des Vorjahres und eben so viel als im Vormonat.

Infolge der Verspätungen wurden 538 Anschlüsse versäumt (gegen 1 875 in demselben Monat des Vorjahres und 2 009 im Vormonat).

Bei 11 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 16 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn, die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, die Crefelder Bahn und die Main-Neckarbahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln, die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt an die ungünstigsten Stellen.

Aus Oldenburg: Landtagsverhandlungen.

Der Landtag berieth in seiner Sitzung vom 29. August d. J. die Vorlage der Regierung über Errichtung eines engeren Landtags zur Erledigung der Eisenbahnangelegenheiten des Herzogthums Oldenburg. Seitens des Landtagsausschusses war die Regierungsvorlage einstimmig abgelehnt, doch waren der „Nat. Ztg." zufolge im Ausschuss verschiedene andere Vorschläge eingebracht worden. Nach dem einen sollen die Eisenbahnsachen ganz der Beschliessung des gesammten Landtags entzogen und einem engeren Landtage des Herzogthums überwiesen werden, dessen Kompetenz aber ausschliesslich auf Eisenbahnsachen beschränkt sein solle und der deshalb über nichts anderes verhandeln und beschliessen könne. Ein anderer Vorschlag will die Abgeordneten der Fürstenthümer Lübeck und Birkenfeld nicht ausschliessen, aber den im ersten und zweiten Jahre der Finanzperiode zu berufenden gesammten Landtag auf Eisenbahnsachen beschränken. Ein dritter Vorschlag verlangt, dass zur Nachprüfung des Eisenbahnetats im ersten und zweiten Jahre der Finanzperiode ein ausserordentlicher Landtag mit voller Kompetenz einberufen werde.

In der Sitzung des Landtags gab der Minister Jansen im Namen der Regierung die Erklärung ab, dass die Regierung mit dem ersten dieser drei Vorschläge einverstanden sei, wonach ein engerer Landtag, also bestehend aus Abgeordneten des Herzogthums allein, über Eisenbahnangelegenheiten des Herzogthums berathen solle, und wonach ferner die Voranschläge für die Eisenbahnen des Herzogthums alljährlich festgestellt werden sollen. Die Abstimmung wurde nach einer lebhaften Debatte auf 8 Tage verschoben.

Vorarbeiten.

Einem unter dem Vorsitz des Regierungs-Vizepräsidenten Grisebach zu Wernigerode zusammengetretenen Komitee ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine

Eisenbahn von Wernigerode über Blankenburg nach Quedlinburg innerhalb des Preussischen Staatsgebiets ertheilt worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Gotha-Leinefelde zwischen den Stationen Gotha und Bufleben neu erbaute Haltestelle „Gotha Kindleberstrasse“ für den Personenverkehr und für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden. Für den Privatdepeschen-, Gepäck-, Stückgut-, Vieh- und Fahrzeugverkehr sowie zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist die neue Haltestelle nicht eingerichtet. Bis auf weiteres werden sämmtliche auf der Bahnstrecke Gotha-Leinefelde verkehrenden Personenzüge an der neuen Haltestelle anhalten.

Ferner wird die an der Bahnstrecke Zeitz-Gera zwischen den Stationen Köstritz und Gera neu erbaute Haltestelle „Langenberg a/Elster“ am 1. Oktober d. J. für den Personen-, Gepäck-, Privatdepeschen-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Meppen-Haselünne.

Der „Staatsanzeiger“ veröffentlichte die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Meppen nach Haselünne für Rechnung des Kreises Meppen.

Schönholz-Tegel-Velten.

Die in Nr. 59 S. 565 d. Ztg. gebrachte Mittheilung über den Eröffnungstermin der obengenannten Strecke stellen wir dahin richtig, dass — nach einer Auskunft der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin — die Eröffnung des Betriebes auf dieser Strecke voraussichtlich am 1. Oktober d. J. erfolgen wird. Bis Heiligensee ist die Strecke bereits seit 1. August d. J. für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Preussische Staatseisenbahnen:

Absperrung der Bahnsteige.

Vom 1. Oktober d. J. ab werden auf verschiedenen Strecken der Preussischen Staatsbahnen die Bahnhöfe in der Weise abgesperrt, dass der Zutritt zu den Bahnsteigen und, soweit dies nach Lage der Verhältnisse erforderlich ist, auch der Zutritt zu den Warteräumen nur gegen Vorzeigung der Fahrkarten und für Nichtreisende nur gegen Lösung einer Bahnsteigkarte zum Preise von 10 ₰ zulässig ist. Die Prüfung und Durchlochung der Karten geschieht von diesem Tage ab auf den fraglichen Strecken nicht mehr durch den Zugschaffner, sondern durch den vor dem Zugang zum Bahnsteig aufgestellten Beamten, den sogen. „Bahnsteigschaffner“. Die Thätigkeit der beim Zuge dienstthuenden Schaffner und der Zugführer wird auf diese Weise erheblich vermindert und wird sich im wesentlichen auf die Unterbringung der Reisenden in die richtigen Wagen, auf das Ausrufen der Stationen und das Oeffnen der Wagenthüren beschränken. Nach Beendigung der Fahrt wird die Karte dem Reisenden nicht durch den Zugschaffner, sondern vor dem Abgang vom Bahnhofe ebenfalls durch den „Bahnsteigschaffner“ abgenommen.

Vorschriften im Interesse der öffentlichen Gesundheitspflege.

Nachdem infolge neuerer Forschungen sowohl die sogen. rohe Karbolsäure, wegen ihres wechselnden Gehaltes an wirksamen Stoffen, wie der mit roher Karbolsäure hergestellte karbolsaure Kalk zu Desinfektionszwecken amtlicherseits nicht mehr empfohlen wird, sind die früher gegebenen Vorschriften aufgehoben worden.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat an die Königlichen Eisenbahndirektionen unter dem 28. Juli d. J. einen Erlass gerichtet, nach welchem an Stelle der aufgehobenen die nachfolgenden Vorschriften treten:

„Die Bedürfnissanstalten auf den Bahnhöfen und in den Zügen sind sorgfältig reinzuhalten. Von Zeit zu Zeit sind dieselben einer Desinfektion zu unterwerfen, wobei nach den Grundsätzen für die Einrichtung des Eisenbahnverkehrs in Cholerazeiten zu verfahren ist. Zur Beseitigung des übelen Geruchs in den Bedürfnissanstalten können nach Bedarf in der Praxis bewährte geeignete Mittel verwendet werden.

Die vorhandenen Bestände an Karbolsäure und karbolsaurem Kalk sind aufzubrauchen, jedoch bei der Reinigung und Desinfektion der Bedürfnissanstalten in den Zügen nicht zur Anwendung zu bringen.“

Kerkerbachbahn.

Die Aktionäre werden zu der am 23. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung eingeladen, auf deren Tagesordnung ausser den gewöhnlichen Berathungsgegenständen die Aufnahme einer neuen Anleihe von 350 000 ℳ und Tilgung der alten Anleihe, sowie die Genehmigung eines durch den Vorstand geschlossenen Vertrages, betreffend die Uebernahme einer Zinsgarantie, steht.

Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn.

Auf der Tagesordnung der am 23. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung steht u. a. folgender Antrag: Genehmigung der Vorarbeiten der Ausdehnung des Unternehmens auf eine Nebenbahn Neu-Ruppin-Neustadt und auf eventuell auszuführende Kleinbahnen von Dammkrug einerseits über Wildberg an die Bahn Neu-Ruppin-Neustadt, andererseits über Wustrau und Alt-Friesack.

Lichtenberg-Wriezen.

In der Angelegenheit des Baues einer Eisenbahn Lichtenberg-Friedrichsfelde-Wriezen a. O. hat der Kreisausschuss des Kreises Nieder-Barnim an den Berliner Magistrat berichtet, dass die nunmehr von den zuständigen Behörden genehmigte Bahnlinie festgesetzt sei. Es wird durch diese Linie das Grundstück der neu errichteten städtischen Irrenanstalt durchschnitten. Da ausser freier Hergabe des zur Bahnanlage nöthigen städtischen Landes die Stadtgemeinde noch einen baaren Zuschuss von 221 000 ℳ leisten soll, so hat der Magistrat seine Zustimmung zu dieser Bahnlinie versagt.

Zollamtliche Abfertigung der zur unmittelbaren Durchfuhr durch das Deutsche Zollgebiet mit der Eisenbahn bestimmten Passagiereffekten.

Zu den vom Bundesrathe erlassenen „Bestimmungen über die zollamtliche Abfertigung der zur unmittelbaren Durchfuhr durch das Deutsche Zollgebiet mit der Eisenbahn bestimmten Passagiereffekten“ sind von Seiten des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes Vollzugsvorschriften erlassen worden.

Weichselbrücke bei Fordon.

Der im Frühjahre 1891 in Angriff genommene Bau ist nach dem „Berl. Act.“ gegenwärtig so weit gefördert, dass sämmtliche 18 Oeffnungen der Brücke in einer Länge von 1 325 m mit Eisen überdeckt sind. Es fehlen nur noch geringe Nietarbeiten, sowie auch einige Vollendungsarbeiten im Innern der Eisenkonstruktionen, wozu auch die Fertigstellung der hölzernen 6,5 m breiten Strassenbahn und die Legung des Eisenbahngeleises gehören, um die Brücke zur Inbetriebnahme fertig zu stellen. Voraussichtlich kann die Betriebseröffnung der Brücke mit der anschliessenden Neubaustrecke Fordon-Culmsee erfolgen. Die Fordoner Brücke ist die längste Deutsche eiserne Eisenbahnbrücke. Selbst in Europa gibt es nur 5 Eisenbahnbrücken, die länger sind, als diese: die Donaubrücke bei Czernavoda (noch im Bau) mit 3 850 m, die Taybrücke (an Stelle der alten, eingestürzten erbaut) mit 3 200 m, die Forthbrücke bei Queensferry mit 2 394 m, die Waalbrücke bei Moerdyck in Holland mit 1 470 m und die Wolgabrücke bei Sysran in Russland mit 1 438 m.

Aus den Niederlanden.

Niederländische Staatsbahnen.

Am 16. August d. J. ist die von der Groninger Lokal-Eisenbahn-Gesellschaft erbaute und in der Station Sauwerd an die von der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebene Staatsbahn von Groningen nach Delfzijl anschliessende, 26,888 km lange Lokalbahn Sauwerd-Roodeschool, welche von der Staatseisenbahn-Gesellschaft betrieben wird, mit den folgenden Stationen und Entfernungen ab Sauwerd: Winsum 4,600 km, Baflo 8,094 km, Warfum 12,849 km, Usquert 16,039 km, Uithuizen 22,699 km, Uithuizermeeden 23,829 km und Roodeschool 26,888 km dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Die Stationen sind sämmtlich für den Personen- und Güterverkehr eingerichtet; feste Rampen sind nicht vorhanden. Das Auf- und Abladen von Pferden und Vieh kann nur in Wagen mit Seitenverladung erfolgen, das Auf- und Abladen von Schafen und Schweinen in Wagen mit doppelten Boden jedoch nicht stattfinden. Fahrzeuge sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Aus der Schweiz.

Stanserhornbahn.

Am 23. August d. J. wurde die neueste Bergbahn der Schweiz dem Betriebe übergeben. Sie führt auf das im Süden

von Stans (Hauptort des Kantons Unterwalden) und von diesem Orte ansteigende Stanserhorn, dessen höchster Punkt 1900 m über dem Meere liegt, während Stans Dorf sich in einer Höhe von 458 m über dem Meere befindet. Die Bahn bietet technisch sehr viel Neues. Sie ist als Seilbahn gebaut und in 3 je für sich ganz selbständige Sektionen getheilt, mit je einem Drahtseil und 2 Wagen, einer Motorstation am oberen Endpunkt und automatischer Ausweiche in der Mitte. Die ganze Bahn hat schief gemessen eine annähernde Länge von 3937 m, horizontal gemessen von etwa 3641 m. Durch die Dreitheilung war es bei der gegebenen Länge — abgesehen von technischen Schwierigkeiten — allein möglich, eine leistungsfähige Bahn zu erstellen, welche imstande ist, mit den Lokomotiv-Bergbahnen in Wettbewerb zu treten. Die Neuerung, einen Berg durch Aneinanderreihung mehrerer Seilbahnen zu erklimmen, bietet im Grunde genommen mehr Interesse und ist von grösserer Wichtigkeit, als das hier zum ersten Male an einer Bergbahn angewandte neue Bremssystem, von dem später noch gesprochen werden soll und das für die Herstellung ähnlicher Neuanlagen von grossem Einfluss sein wird. Die Bahn kann ununterbrochen alle 16—17 Minuten 32 Personen zur Spitze und zu gleicher Zeit von dieser zu Thal befördern. Die Dauer der ganzen Fahrt mit Einschluss des Umsteigens in den beiden Zwischenstationen beträgt 54 Minuten und der Fahrpreis für Auf- und Abfahrt 8 Frcs. Die gesammte Förderhöhe beziffert sich auf rund 1400 m. Die 3 Sektionen haben der Reihe nach die schief gemessenen Längen von 1585, 1082 und 1270 m und die horizontalen Längen von 1572, 960 und 1109 m; die Höhen zwischen den Geleisenden betragen 276,7, 508,4 und 627,8 m. Die Stationen heissen von unten nach oben der Reihe nach: Stans, Kälti, Blummatt und Stanserhorn, wobei Kälti die Motorstation der 1. Sektion, Blummatt die der 2. Sektion und Stanserhorn die Motorstation der 3. Sektion ist. Die Steigungen der 1. Sektion schwanken zwischen 8 und 27,5 %, jene der 2. und 3. Sektion zwischen 40 und 62 %. Auf der 3. Sektion befindet sich auch ein 170 m langer Tunnel. Das auffallendste an der ganzen Bahnanlage dürfte sein, dass weder eine Zahnstange vorhanden ist, noch zum Reguliren der Fahrt an den Wagen Bremsen nothwendig sind, da die Regulirung bezw. Bremsung der Wagen von der zugehörigen Motorstation aus geschieht. Dessen ungeachtet sind sowohl Hand- als Nothbremsen an den Wagen vorhanden, um jederzeit anhalten zu können. Diese bestehen in sehr starken Anklammerungsvorrichtungen, die sich an die dafür passend geformten Schienen klammern. Bei eingehenden und forcirten Proben haben diese Sicherheitsmechanismen ihre Zweckmässigkeit dargethan.

Betrieben wird die Bahn mittelst elektrischer Kraft. Die 3 Motorstationen haben je eine Dynamomaschine, von denen jede einen Strom von je 1500 Volt von einem entfernt liegenden Wasser- und Elektrizitätswerke erhält. Ausserdem steht auf jeder Motorstation eine vollständige Dampfmaschinenanlage von je 60 PS. in Reserve. Die Baukosten betragen annähernd 1,5 Millionen Francs. Erbaut wurde die Bahn von den Herren Buder und Durrer in Kägiswyl (Obwalden). Von diesen wurde auch das Bremssystem erfunden.

Das Hilfskassen-Gesetz für die Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschaften.

Der von dem Eisenbahndepartement erstattete Bericht, der in der letzten Session nicht mehr zur Berathung kam, sagt, dass von den vor 1885 konzessionirten Gesellschaften die meisten freiwillig Hilfskassen errichtet oder ihr Personal anderweitig versichert haben. Eine einmal errichtete Kasse darf nach Art. 7 des Hilfskassen-Gesetzes nur mit Bewilligung und unter Aufsicht des Bundesrathes aufgehoben und liquidirt werden. Nach ihrem Zweck lassen sich die organisirten Hilfskassen eintheilen in 1. Pensionskassen oder Institute, welche die Invaliditäts- oder Alters- und Todesversicherung zum Zwecke haben, 2. Krankenkassen, 3. Spar- oder Dienstalterskassen. Die Pensionskassen sind sämmtlichen, die beiden anderen Institute nur einzelnen Vorschriften des Hilfskassen-Gesetzes unterworfen. Im Kapitel III des Berichtes wird der Stand der Hilfskassen beim Inkrafttreten des Hilfskassen-Gesetzes behandelt, im Kapitel IV die Anordnungen und Maassnahmen zur Durchführung des Gesetzes. Im Kapitel V sind versicherungstechnische Berechnungen enthalten; Kapitel VI behandelt die Revision der Hilfskassen-Statuten; ferner enthält Kapitel VII versicherungstechnische Bilanzen, Kapitel VIII neue Hilfskassen-Statuten, Kapitel IX ein Verzeichniss der bestehenden Hilfsinstitute der Bahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschaften vom Mai 1893 und Kapitel X Auszüge aus den Bestimmungen der Hilfskassen-Statuten, betreffend Mitgliedschaft, Beiträge, Unterstützungen und Abgangsentschädigungen.

Ueber Veränderungen zur Herstellung des finanziellen Gleichgewichts der einzelnen Kassen der wichtigsten Bahnen mit Bezug auf die Höhe der Beiträge geben folgende, im Kapitel VI enthaltene Zahlen Aufschluss: C e n t r a l b a h n: Die ordentlichen Beiträge werden von 8 auf 9 % erhöht und die Erhöhung von der Bahn übernomen. J u r a - S i m p l o n b a h n: Die Beamten der alten Westbahn zahlten als Mitglieder der Vorsichtskasse 1,5 % der Besoldungen und die Gesellschaft 30000 Francs im Jahre. Bei der Pensions- und Unterstützungskasse der Jura-Bern-Luzernbahn waren die ordentlichen Beiträge der Mitglieder auf 3,5 % der Gehälter, die der Gesellschaft auf 90 % der Mitgliederbeiträge festgesetzt. Nach den neuen provisorischen Statuten der Jura-Simplonbahn betragen die Beiträge der Mitglieder und der Gesellschaft je 4 % der Besoldungen. N o r d o s t b a h n: Die Beiträge der Mitglieder und der Gesellschaft waren schon in den alten Statuten auf je 5 % der Gehälter angesetzt. Eine Aenderung wurde nicht vorgenommen. V e r e i n i g t e S c h w e i z e r b a h n e n: In den früheren Statuten waren die Beiträge auf 4 % der beitragspflichtigen Besoldungen für das Lokomotiv- und Zugpersonal, 3 % für das übrige Personal und 0,5 % Extrazulage für jene Mitglieder, deren Jahresgehalt mehr als 3000 Frcs. betrug, festgesetzt. Die Gesellschaft zahlte den gleichen Betrag, jedoch musste die Kasse auch die Unfallentschädigungen übernehmen. Nach den neuen Statuten betragen die Beiträge von Mitgliedern und Gesellschaft 4,5 %, und es besteht keine Haftpflicht der Kasse mehr. G o t t h a r d b a h n: Die ordentlichen Beiträge der Gesellschaft wurden von 2 auf 6 % der Besoldungen erhöht.

Jura-Simplonbahn.

Die von dieser Bahn beabsichtigten, sehr weitgehenden Reduktionen für den Winter-Fahrplan wurden vom Eisenbahndepartement nicht gutgeheissen und zurückgewiesen; namentlich wurde auch der Betrieb der Nacht-Schnellzüge aufrecht erhalten. In den interessirten Landesgegenden war seinerzeit wegen der beabsichtigten Reduktionen grosse Aufregung, die durch die Maassnahmen des Departements nun beschwichtigt sein dürfte.

Aus Frankreich.

Die Südfrankreichbahn.

Die Anlagekosten der Südfrankreichbahn (Sud de la France) waren ursprünglich auf 95000000 Frcs. veranschlagt; thatsächlich haben sie aber 108000000 Frcs. betragen, sodass eine Ueberschreitung um 13000000 Frcs. stattgefunden hat. Nach der Behauptung der Tageszeitungen und Fachblätter ist eine unverantwortliche Vergeudung der Gelder erfolgt und selbst die Ehrenhaftigkeit der Leiter der Gesellschaft wird in den schärfsten und unverblümtesten Ausdrücken angegriffen. Dadurch sah sich der Minister der öffentlichen Arbeiten gezwungen, einen Ausschuss einzusetzen, der die Handlungen der Gesellschaft prüfen soll. Den Vorsitz dieses Ausschusses führt Picard, Generalinspektor der Brücken und Strassen und Abtheilungspräsident im Staatsrath; Mitglieder des Ausschusses sind: de la Tournerie, Vizepräsident des Generalraths der Brücken und Strassen; Holtz, Generalinspektor und Aufsichtsdirektor für das Mittelmeernetz; Guinard, Generalinspektor der Brücken und Strassen; endlich Leblanc, Generalinspektor der Finanzen.

Südbahn (Midi).

Da der 10jährige Zeitraum, während dessen sich die Südbahn durch den Vertrag vom 9. Juni 1883 zur Ausführung der Neubaulinien des Staates verpflichtete, abgelaufen ist, so hat der Minister der öffentlichen Arbeiten mit der Gesellschaft eine Verlängerung in der Weise vereinbart, dass die genannte Frist um 1 Jahr hinausgeschoben wird. Die vom Staate im Jahre 1894 zu liefernden Summen werden von der Gesellschaft in monatlichen Theilzahlungen vorgeschossen und ihr in 63 Jahreszahlungen, von denen die erste am 31. Dezember 1894 und die letzte am 31. Dezember 1957 fällig ist, zurückgezahlt.

Die Rhone-Mont Cenis-Eisenbahn.

Die Zeitschrift „La voie ferrée“ glaubt zu wissen, dass die 1890 mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn eröffneten Unterhandlungen wegen der Rhone-Mont Cenisbahn von der Eisenbahndirektion des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten wieder aufgenommen sind; der Stand dieser Frage ist folgender: Die Eisenbahn von der Rhone nach dem Mont Cenis (144 km) gehörte vor 1859 unter dem Namen Victor Emmanuel-Eisenbahn Italien. Nach der Einverleibung Savoiens in Frankreich erschien es unmöglich, sie noch länger in Italienischen Händen zu lassen; sie wurde daher von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn angekauft und dieser konzessionirt. Der zu diesem Zweck 1867 zwischen dem Französischen Staate und der Mittelmeerbahn abgeschlossene Vertrag regelte indessen die Angelegenheit nicht endgültig, sondern führte nur vorläufig und bis zur Vereinigung der Mont Cenisbahn mit dem Stamm- oder Ergänzungsnetze der Mittelmeerbahn eine besondere Zinsen-

gewähr für die neu erworbene Linie ein; dieser Zustand dauert nun aber schon 26 Jahre. Infolge dieses Vertrages konnte die Mittelmeerbahn ihren Antheilhabern 75 Frcs. Gewinn, also 20 Frcs. mehr als gewährleistet, zahlen, aber der Staat musste auf Rechnung der Zinsengewähr für die Mont Cenisbahn 3 144 442 Frcs. Zuschuss leisten. Es ist nämlich unmöglich, gewisse Verkehrsablenkungen zu Gunsten der für die allgemeine Betriebsrechnung betriebenen Linien zu verhindern und die richtige Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben bezüglich der allgemeinen Verwaltung, der Wagenausbesserung usw. festzustellen. Diese Erwägungen leiteten den Haushaltsausschuss der Kammer, als er 1890 den Minister der öffentlichen Arbeiten aufforderte, dem 1867 geschaffenen vorläufigen Abkommen ein Ende zu machen; die 1891 infolge dessen angeknüpften Verhandlungen, bei denen die Regierung die Aufnahme der Mont Cenislinie in die allgemeine Betriebsrechnung forderte, scheiterten indessen aus dem Grunde, weil die Gesellschaft als Gegenleistung verlangte, dass der Staat sein aus der Zinsengewähr erwachsenes und, ungerechnet die Zinsen, auf etwa 40 000 000 Frcs. angewachsenes Guthaben aufgäbe. Man glaubt, dass die Gesellschaft bei den jetzt wieder aufgenommenen Verhandlungen die gleiche Bedingung gestellt hat.

Aus Nordamerika.

Der Rückgang im Eisenbahngeschäft

der Nordamerikanischen Bahnen wird in einer Mittheilung der „Railr. Gaz." wie folgt besprochen:

Die Berichte über Einschränkungen auf den Eisenbahnen sind jetzt so zahlreich geworden und durch eine derartige Gleichmässigkeit charakterisirt, dass in der Wiedergabe eines solchen Berichtes das wesentliche aller übrigen enthalten ist. Fast alle grossen Eisenbahnen des Landes suchen, wo es nur angängig ist, ihr Personal zu verringern, oder sie haben eine Reduktion der Arbeitszeit, natürlich unter entsprechender Verminderung des Lohnes, eintreten lassen, und versuchen mit diesem Auskunftsmittel sich ihr erprobtes Personal treu zu erhalten. Die Ausführung von Neubauten wird thunlichst vermieden, ebenso ist die Ausführung von Ausbesserungen auf das Nothwendigste beschränkt. Ueber die erfolgten oder bevorstehenden Einschränkungen wird im besonderen nachstehendes mitgetheilt:

Die Maine-Centralbahn, welche ihre Ausgaben im allgemeinen einschränkt, hat einen Personenzug zwischen Portland und den White Mountains eingehen lassen. Die Newyork, Newhaven & Hartfordbahn, die eigentlich den Geschäftsrückgang am wenigsten fühlen sollte, hat verschiedene Güterzüge zurückgezogen. Die Newyork und Neuenglandbahn hat an 200 Strecken- und Werkstättenarbeiter entlassen. Die Newyork-Centralbahn hat die Arbeitszeit in den Werkstätten um drei Stunden täglich vermindert. Sie beabsichtigt ausserdem die Aufhebung folgender 4 Personenzüge: des Chicago limited über die Michigan-Centralbahn, des Weltausstellungs-Sonderzuges über die Lake Shorebahn, des Southwestern Express und des von Albany abgehenden Bostoner Sonderzuges, mit den entsprechenden ostwärts gehenden Zügen. Die Pennsylvaniabahn hat bereits vor mehreren Wochen eine allgemeine Einschränkung eintreten lassen, und neuerdings die Arbeitswoche in den Werkstätten auf 5 Tage mit je 9 Stunden festgesetzt, ausserdem haben Entlassungen von Werkstättenarbeitern stattgefunden. Aehnliches ist von der Reading Bahn, der Lehigh Valleybahn und der Baltimore & Ohiobahn zu melden.

Die Lake Shorebahn hat allein in der Umgegend von Toledo 1 000 Leute entlassen. Die Louisville & Nashvillebahn hat von den Jahresgehältern über 4 000 D. 20 %, von denen über 600 D. 10 % in Abzug gebracht und die Einkommen zwischen 600 und 540 D. sind auf letztere Summe ermässigt worden. In den Werkstätten werden wöchentlich nur fünf Arbeitstage gehalten. Die Wabashbahn lässt in ihren Werkstätten wöchentlich zwar noch 6 Tage, jedoch nur von 8 Stunden arbeiten.

Die Burlingtonbahn beabsichtigt von ihren drei zwischen Chicago und Denver durchgehenden Zügen einen nicht mehr kursiren zu lassen. Auf der Chicago, Milwaukee & St. Paulbahn werden von allen Beamten der Verkehrsabtheilung 10 % entlassen, mit Ausnahme derjenigen, die ein geringeres Monatseinkommen als 50 D. beziehen. Diese Bahn hat ebenso wie die übrigen, ihre Bauthätigkeit auf ein Mindestmaass beschränkt. Die Evansville & Terre Hautebahn hat 10 % ihres Zugpersonals, mit Ausnahme der Lokomotivführer entlassen.

Die Richmond & Danville-Werkstätten in Atlanta arbeiten wöchentlich nur noch 5 Tage. Die Centralbahn von Georgia hat einen Zug zwischen Savannah und Atlanta ausgelassen. Die Missouri, Kansas & Texasbahn lässt eine allgemeine Einschränkung eintreten, ein gleiches gilt von der Union Pacificbahn. In Colorado sollen mehrere Personenzüge ausfallen, und über die Oregon Shorslinie soll nur noch ein durchgehender Zug geführt werden. Der Stillstand in der Silbergewinnung hat vor einiger Zeit eine recht empfindliche Beschränkung des Eisenbahnverkehrs in Colorado zur Folge gehabt und zahlreiche Kündigungen veranlasst. Auf dem Pacificbahnsystem der Südpacificbahn sind gegen 1 000 Entlassungen erfolgt; die Werkstätten haben achtstündige Arbeitszeit eingeführt. Verschiedene Zugleitungsämter sind eingezogen worden, und zahlreiche Betriebsbeamte haben ihre Entlassung erhalten. Es werden gegen früher täglich 2 400 Personenzugskilometer weniger gefahren.

Die Michigan Peninsular - Wagenbaugesellschaft hat 1 500 Leute, die Union Weichen- und Signalbaugesellschaft 150 Leute entlassen. Die Baldwin Lokomotivwerke haben zwar von Entlassungen abgesehen, sie stellen jedoch neue Arbeiter nicht mehr ein. Es ist dies gleichbedeutend mit einer Reduktion, da die Werke in gewöhnlichen Zeiten, durch Todesfälle, Entlassungen oder Kündigungen einen wöchentlichen Abgang von 100—200 Leute haben.

Unter den anderen Nachrichten über den Rückgang im Eisenbahnverkehr besagt eine aus San Francisco, dass die Südpacificbahn Bestimmungen erlassen hat, dass nur Güterzüge mit vollen Ladungen gefahren werden sollen. Einige Bahnen zwischen dem Missourifluss und Chicago haben eine ähnliche Maassregel ergriffen, sie lassen die Züge langsamer fahren, und setzen so die Maschinen in Stand, längere Züge fahren zu können. Die Denver & Rio Grandebahn hat einem Theil ihrer Lokomotivführer und Heizer gekündigt, ebenso die Rio Grande Westernbahn.

Der Rückgang in den Eisenbahneinnahmen, der noch andauert, hat bereits zu beträchtlichen Mindereinnahmen geführt. Im allgemeinen weisen alle Waarengattungen einen Rückgang der Tonnenkilometer auf. Es steht dies einfach mit der geringen Kaufkraft des Publikums in Einklang. Aber auch der Personenverkehr ist, trotz der Weltausstellung, auf vielen, wenn nicht den meisten Eisenbahnen unter die normale Höhe heruntergegangen, selbst auf Bahnen, die direkt nach Chicago führen. Die Leute bleiben zu Hause, weil ihnen die Mittel zum Reisen fehlen. Es ist ersichtlich, dass hierdurch die Weltausstellung sehr in Mitleidenschaft gezogen wird. Wie lange dieser Zustand andauern wird, lässt sich nicht voraussehen. Man ist vielfach der Ansicht, dass die Dinge sich noch verschlechtern werden. Vielleicht führt der gute Ausfall der Ernte den Eisenbahnen wieder einen erhöhten Verkehr zu.

Aus Afrika.

Südafrikanische Republik (Transvaal).

Für die Niederländisch-Südafrikanische Eisenbahngesellschaft war das Jahr 1892 im Vergleich zum Vorjahre ein günstiges zu nennen; gegenüber der früheren Unlust der Geldleute, Kapital in Unternehmungen der Republik anzulegen, zeigte sich schon zu Anfang 1892 ein entschiedener Umschwung zum Besseren. Das Abkommen mit der Regierung der Kapkolonie gab den ersten Anstoss und die Sicherheit, dass Johannesburg und Pretoria bald mit den Afrikanischen Südhäfen in Verbindung stehen würden, verstärkte das Vertrauen.

Der Bau stand wie im Vorjahre unter Leitung des Oberingenieurs W. Verwey Azn. Die Südlinie machte schnelle Fortschritte; am 23. Mai 1892 fuhr die erste Lokomotive über die Hilfsbrücke über den Vaalfluss und am 15. September konnte die Anfangsstrecke vom Vaalfluss bis Elandsfontein (65 km) an der Witwatersrand-Strassenbahn und damit die ununterbrochene Eisenbahnverbindung von den Häfen des Kaplandes nach Johannesburg eröffnet werden. Nachdem alsdann am 5. November 1892 die endgültige Eisenbrücke über den Vaalfluss dem Verkehre übergeben worden war, konnte am 1. Januar d. J. auch die Reststrecke Elandsfontein-Pretoria (59 km) in Betrieb genommen werden. Von eigentlicher Fertigstellung konnte allerdings noch nicht die Rede sein, aber die Gesellschaft gab dem Drängen der Bevölkerung und dem Wunsche der Regierung nach und wagte die Eröffnung; dass infolge dessen manche Unregelmässigkeiten vorkamen und bei den aussergewöhnlichen Regengüssen der Damm stark litt, kann nicht Wunder nehmen. Mit Zustimmung der Regierung wurde vom 15. September 1892 ab die Strecke Johannesburg-Elandsfontein (16 km), die mit schwererer Doppelspur ausgestattet wurde, von der Witwatersrand-Strassenbahn abgenommen und der Hauptbahn (Südlinie) zugefügt. Diese Geleisverdoppelung war dadurch geboten, weil die Züge der Südbahn die Strecke Johannesburg-Elandsfontein in beiden Richtungen doppelt befahren und weil ausserdem in Elandsfontein die von Charlestown an der Natalgrenze über Standerton und Heidelberg kommende, neu geplante Eisenbahn anschliessen soll. An der Südbahn liegen: die Grenzstation Vereeniging (Ver-

einigung), die Haltestellen Mijertown, Kliprivier, Natalspruit und Elsburg, die Stationen Elandsfontein und Johannesburg, die Haltestellen Zuurfontein, Kaalfontein, Trene und Fonteinen, endlich die Endstation Pretoria.

Auf der Ostlinie, die am 20. Juni 1892 bis Nelspruit (124 km von der Grenze) eröffnet wurde, näherten sich die Bauarbeiten gegen Ende des Berichtsjahres einer Bergwand, wo die Linie mit einer letzten grossen Steigung und durch einen Tunnel bei Kilometer 210 die Hochebene (Looge veld) erreicht. Die Gesellschaft beabsichtigt, im laufenden Jahre auch von Pretoria aus ostwärts die Bauarbeiten kräftig zu fördern, so dass im Jahre 1894 die Schienenverbindung von Pretoria nach der Delagoabucht in Betrieb genommen werden kann.

Der Bau der Zweigbahn nach Barberton, die in Station Kaapmuiden (an der Mündung des Kaapflusses in den Krokodilfluss) aus der Ostlinie abbiegt, verzögerte sich aus dem Grunde, weil zunächst die Gedrücktheit aller mit den Transvaal-Goldfeldern zusammenhängenden Unternehmungen die Beschaffung der Baumittel erschwerte, dann aber die Gesellschaft ihre ganze Kraft auf die Fertigstellung der Hauptlinie verwenden wollte. Ein Ausweg fand sich dadurch, dass der Abgeordnete Frank Watkins, Mitglied des Zweiten Volksrathes, den Bau gegen Ueberlassung von 350 000 £ in Schuldverschreibungen der Gesellschaft übernahm; dieses Abkommen wurde nach Genehmigung der Regierung und des Aufsichtsrathes am 15. Oktober 1892 endgültig und eine am 5. November 1892 abgehaltene Hauptversammlung beschloss die Ausgabe von Schuldverschreibungen im genannten Betrage.

An Eisenbahngesetzen wurden vom Ersten Volksrath bestätigt: Gesetz Nr. 14, betreffend die Eisen- und Dampfstrassenbahn-Polizei; Gesetz Nr. 15, betreffend die Entschädigung für Ueberfahren von Vieh usw. durch Züge; Gesetz Nr. 16, betreffend den Verkehr gefährlicher Güter. Ferner wurden gesetzliche Bestimmungen getroffen: 1. über die Breite des Schienenweges, 2. über das Nachwiegen, 3. über die Güterannahme, 4. über die Wasserrechte und 5. über die Gewährung von Schadenersatz. Endlich wurde eine neue „Allgemeine Verkehrsordnung für Eisenbahnen und Dampfstrassenbahnen", sowie die „Dienstordnung nebst dazu gehörigen besonderen Bestimmungen", die beide für die Gesellschaft maassgebend sind, am 14. Dezember 1892 vom Regierungsvertreter genehmigt und am 10. Januar d. J. von der Regierung bestätigt.

Da die Bauarbeiten kräftig gefördert wurden und der Betrieb sich ausdehnte, so musste auch die Zahl der Beamten vermehrt werden; doch ist der Ersatz aus Bürgern der Republik noch sehr gering, weil die strenge Zucht, sowie der schwere und lange Dienst viele abschreckt, sodass sich meistens nur Bewerber, aus Noth dazu gezwungen, melden. Die meisten Beamten wurden daher aus Europa nach Südafrika geschickt, und zwar 54 für den Baudienst und 237 für den Betriebsdienst. Im Berichtsjahre starben 9 Beamte, bei ferneren neun war der Dienstvertrag abgelaufen und 16 der Europäischen Beamten mussten entlassen werden. Der Aufsichtsrath hat am 3. Dezember 1892 den Entwurf einer Ruhegehaltskasse angenommen und der Regierung zur Bestätigung unterbreitet; danach haben Anspruch auf Ruhegehalt: 1. ohne Unterschied der Dienstzeit alle durch Unfall oder durch das Klima dienstunfähig gewordenen Beamten, 2. nach 10jähriger Dienstzeit die durch körperliche Gebrechen oder Alter dienstunfähig gewordenen Beamten, 3. die Wittwen der Beamten und deren Waisen, letztere bis zum 18. Lebensjahre. Die Höhe des Ruhegehalts hängt von der Länge der Dienstzeit ab, ist aber für die unter 1 genannten Fälle erhöht; wenn die in den Ruhestand getretenen Beamten nicht in der Republik wohnen bleiben, wird das Ruhegehalt verkürzt. Die ausserdem bestehende Kranken- und Unterstützungskasse hat 2 Aerzte und 506 Mitglieder, und zwar 385 Männer, 40 Frauen und 81 Kinder, die Zahl der Erkrankten betrug 384.

Die Betriebsverhältnisse gestalteten sich ausserordentlich günstig; die Witwatersrand - Strassenbahn (Krugersdorp-Johannesburg-Elandsfontein-Springs = 81 km) war während des ganzen Jahres in Betrieb, aber bei dem Vergleich mit dem Vorjahre muss berücksichtigt werden, dass die Strecke Johannesburg-Elandsfontein (15,5 km) am 15. September 1892 der Südbahn zugefügt wurde, sodass sich die Betriebsergebnisse von 1892 für die letzten $3^1/_2$ Monate nur auf die Strecken Krugersdorp-Johannesburg (32 km) und Elandsfontein-Springs (33,5 km) beziehen. Befördert wurden 10 296 Reisende I. Klasse (gegen 5 600 in 1891), 215 448 (181 674) Reisende II. Klasse, 81 535 (51 211) Farbige und 1 433 (662) Regierungsreisende, im ganzen 308 712 (239 147) Personen, ferner 288 (0) Fahrräder, 73 715 (79 670) Pfd. Gepäck, 50 107 (0) Pfd. Packete, 1 862 370 (0) Pfd. Stückgut, 16 974 053 (15 217 200) Pfd. Güter der Normalklasse, 571 819 838 (316 873 900) Pfd. Massengüter, 95 (9) Stück Pferde und Vieh, endlich 8 (10) Fahrzeuge und Leichen; von der 590 656 261 Pfd. betragenden gesammten Gütermenge waren 564 481 350 Pfd. Steinkohlen, die fast ausschliesslich aus dem Kohlenbezirk von Springs kamen.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 34 144 £ (gegen 28 653 £ in 1891), für Gepäck 164 (206) £, für Packete 133 (0) £, für die Beförderung von Gütern aller Art, sowie von Pferden, Vieh, Fahrzeugen und Leichen 97 134 (59 084) £, ferner an ausserordentlichen Betriebseinnahmen 364 (569) £, endlich an verschiedenen Einnahmen 6 797 (4 198) £; im ganzen also 138 736 (92 710) £, während die Betriebsausgaben insgesammt 58 899 (54 433) £ erforderten. Es verblieb demnach ein Betriebsüberschuss von 79 837 (38 277) £.

Auf der Südbahn (Johannesburg-Vereeniging) wurden in der Betriebszeit vom 15. September bis 31. Dezember 1892 6 643 Personen I. Klasse, 62 077 Personen II. Klasse, 21 792 Farbige und 277 Regierungsreisende, im ganzen 90 789 Personen befördert, ferner 131 167 Pfd. Gepäck, 133 555 Pfd. Packete, 1 078 625 Pfd. Stückgut, 20 987 943 Pfd. Güter der Normalklasse, 117 017 016 Pfd. Massengüter, endlich 1 110 Stück Pferde und Vieh, sowie 99 Stück Fahrzeuge. In der Ausfuhr stehen obenan 92 820 450 Pfd. Steinkohlen, alle anderen Waaren verschwinden dagegen; in der Einfuhr ragen hervor 13 490 590 Pfd. Eisen, 9 463 849 Pfd. Holz und Holzwaaren, 6 330 000 Pfd. Eisenbahn-Baumaterialien und 5 983 931 Pfd. Kaufmannsgüter.

Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehre 13 499 £, für Gepäck 253 £, für Packete 341 £, für Güter aller Art sowie für die Beförderung von Pferden, Vieh und Fahrzeugen 28 119 £, aus anderen Betriebsquellen 237 £, endlich aus sonstigen Quellen 970 £, im ganzen also 43 419 £. Die Ausgaben zusammen erforderten 18 948 £, so dass ein Ueberschuss von 24 471 £ verblieb.

Die Ostlinie hat nach ihrer Eröffnung bis Nelspruit die Bezirke Barberton und Lijdenburg in ihren Verkehrsbereich gezogen; es kamen aber auch bereits Sendungen nach Middelburg, Pretoria und Johannesburg zur Aufgabe, doch steht ein erheblicher Verkehr erst zu erwarten, wenn die Bahn die Hochebene erreicht hat. Es ist auch begründete Aussicht vorhanden, dass der Kaffernverkehr eine gute Einnahmequelle werden wird; denn die Anzahl Kaffern, die sich alljährlich, um Beschäftigung zu suchen, aus dem Portugiesischen Gebiet in die Kolonie und später wieder zurück begibt, ist sehr gross. Der Betrieb wurde regelmässig ausgeführt; nur ein Unfall, der grossen Schaden anrichtete, kam durch Entgleisung eines Wagens vor. Mit der Portugiesischen Staatsbahn ist ein Abkommen wegen ungehinderten Wagenübergangs getroffen. Der Gesundheitszustand war in den kalten Monaten (vom Juni bis September) ausgezeichnet, liess aber in der warmen Jahreszeit viel zu wünschen übrig; doch hofft die Gesellschaft auf Besserung, wenn sie beim Vordringen der Bahn auf die Hochebene in der Niederung nur klimafeste Beamte belässt. Das am 1. Oktober 1892 in Kraft getretene Gesetz Nr. 20 (1892) setzt die Einfuhrzölle der Republik fest und versucht die gleiche Behandlung der mit der Eisenbahn und dem Ochsenwagen eingeführten Güter, was entschieden der Eisenbahn zu Gute kommt; so ist die Fracht nebst Zoll nach Pretoria und Johannesburg über die Delagoabucht in allen Fällen niedriger als über Durban, in einigen Fällen sind diese Ausgaben für Durban mehr als viermal theurer als für Lourenco Marques.

Befördert wurden auf der Ostlinie 6 062 Reisende I. Klasse, 4 792 Reisende II. Klasse und 19 666 Farbige (zum Theil auf Ausnahmetarif), im ganzen 30 520 Personen, ferner 54 002 Pfd. Gepäck, 11 Stück Hunde, 430 445 Pfd. Packete, 38 247 595 Pfd. Güter der Normalklasse, 5 861 900 Pfd. Massengüter, 183 Stück Pferde und Vieh, endlich 8 Fahrzeuge und Leichen. Von der 44 539 940 Pfd. betragenden Gesammtmenge wurden 41 717 270 Pfd. ein- und nur 2 822 670 Pfd. ausgeführt; in der Einfuhr stehen 12 725 140 Pfd. Schienen obenan, es folgen 6 208 400 Pfd. Schwellen, 5 089 460 Pfd. Steine und Baumaterialien, 3 793 156 Pfd. Kaufmannsgüter, 2 730 410 Pfd. Eisen und Eisenwaaren und 2 271 845 Pfund Getreide und Mehl.

Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 7 489 £, für Gepäck und Hunde 104 £, für Packete 569 £, für Güter aller Art 30 399 £, an ausserordentlichen Betriebseinnahmen 989 £, ferner an Einfuhrzöllen 17 608 £, an Telegraphengebühren 194 £, endlich an sonstigen Einnahmen 3 571 £, im ganzen also 60 923 £. Die Ausgaben betrugen einschl. derjenigen für die Zollerhebung 44 447 £. Der Ueberschuss bezifferte sich demnach auf 16 476 £.

(Schluss folgt.)

Erkenntnisse oberer Gerichte.

v. O. **Vorsatz bei Gefährdung einer Telegraphenanlage** — R.-Strf.-G.-B. § 317 —. Aus den Entscheidungsgründen: „Nach § 317 a. a. O. (in der Fassung des Gesetzes vom 13. Mai 1891) wird derjenige, welcher vorsätzlich und rechtswidrig den Betrieb einer zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanlage dadurch verhindert oder gefährdet,

dass er Theile oder Zubehörungen derselben beschädigt oder Veränderungen daran vornimmt, mit Gefängniss von einem Monat bis zu drei Jahren bestraft. In Bezug auf diese Bestimmung hat das Urtheil ausgesprochen, dass der Vorsatz sich nicht blos auf die Beschädigung oder Veränderung der Telegraphenanlage, sondern auch auf die Verhinderung oder Gefährdung des Betriebes richten muss und dass ein derartiger Vorsatz vorliegt, wenn der Thäter bei seiner Handlung sich bewusst ist, dass diese Handlungen diese Betriebsverhinderung oder Gefährdung zur Folge haben kann." (Erk. des I. Strafsen. des R.-Ger. v. 23. Januar 1892; Eger, Eisenbahnrechtl. Entscheid. Bd. IX S. 258.)

---

v. O. **Frachtführer. Eisenbahnen. Beschädigung des Frachtgutes. Haftung der Eisenbahnen. Beweislast. Solidarische Haftung mehrerer Bahnen. Kosten. Gebührenfreiheit.** Ein Urtheil des I. Civilsenats des Ober-Landesgerichts Colmar hat in seinen Entscheidungsgründen vom 9. Dezember 1892 folgende Rechtsgrundsätze angenommen:

„1. Nach Art. 395 H.-G.-B.'s haftet der Frachtführer für Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes, wenn er nicht beweist, dass dieser Schaden durch höhere Gewalt oder die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder infolge von Mängeln der Verpackung entstanden ist. Geschieht jedoch die Versendung mittelst der Eisenbahn, so ist, da die Deutschen Eisenbahnen in ihren Betriebsreglements von dem ihnen im Art. 424 H.-G.-B. eingeräumten Rechte Gebrauch gemacht haben, die Bahn in den hierselbst aufgeführten Fällen zunächst von jeder Beweislast befreit und es hat vielmehr der Versender darzuthun, entweder, dass der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden ist, oder doch, dass derselbe nicht infolge der in Gemässheit des Art. 424 begründeten besonderen Gefahr entstanden sein kann. Wird lediglich dieser letztere Beweis erbracht, so tritt die Regel des Art. 395 wieder ein, und es kann also die Eisenbahn immer noch beweisen, dass der Schaden durch höhere Gewalt herbeigeführt worden sei.

2. Wird der Transport durch mehrere Bahnen bewirkt, so haften, da die Deutschen Bahnen sich nach ihren Reglements auch auf die Bestimmung des Art. 429 H.-G.-B. berufen können, zunächst blos die erste und die letzte Bahn, die in der Mitte liegenden Bahnen dagegen nur unter der Voraussetzung, dass der Schaden erwiesener Maassen sich auf ihrer Strecke ereignet hat, ohne dass denselben jedoch im allgemeinen ein Verschulden nachgewiesen werden muss.

3. Die Haftung mehrerer Bahnen ist eine solidarische und sind dieselben daher gegebenen Falles auch zu den Kosten gesammtverbindlich zu verurtheilen. Hierbei begründet der Umstand, dass einzelne Bahnen, wie z. B. die Reichs-Eisenbahnen, Gebührenfreiheit geniessen, keinen Unterschied."

(Jurist. Zeitschr. f. Elsass-Lothr. Bd. XVIII S. 228 ff.)

Uebrigens tritt die beschränkte Haftung der in der Mitte liegenden Bahnen in Gemässheit des Art. 429 H.-G.-B., wie allgemein anerkannt ist, auch dann ein, wenn die Endstation sich im Auslande befindet. Denn wenn auch der Deutsche Gesetzgeber durch die Bestimmung im Art. 429 die ausländischen Bahnen nicht unmittelbar verpflichten konnte, so war er doch wohl in der Lage, die Haftbarkeit der inländischen Zwischenbahnen zu beschränken.

---

v. O. **Polizeiliches Einschreiten gegen den Eisenbahnfiskus auf Grund des § 55 des Preussischen Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 beim Bau einer neuen Uebergangsbrücke.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der vom Eisenbahnfiskus erhobene Einwand der Unzuständigkeit der beklagten Polizeibehörde zum Erlasse der angefochtenen Verfügung auf Herstellung einer neuen Brücke ist zu verwerfen, denn es handelt sich keineswegs um eine polizeiliche Anordnung, die eine Aenderung der Konstruktion im Sinne des § 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 bewirkt, zu welcher der Eisenbahnminister seine Genehmigung zu ertheilen hat. Wenn die Polizeiverwaltung im Zwangswege gegen den Eisenbahnfiskus vorgehen will, so ist dies nicht ohne Zuziehung der Eisenbahnpolizei möglich. Unter allen Umständen ist der jetzige Zustand der Brücke polizeiwidrig und daher Beklagte zum Einschreiten auf Grund des § 55 cit. berechtigt. Die mangelhafte Tragfähigkeit der Brücke lässt sich nicht dadurch beseitigen, dass Aufseher an derselben bestellt werden, welche die zu schweren Lastfuhrwerke zurückweisen. Der jetzige Zustand der Brücke ist durchaus polizeiwidrig, da er auch das unter derselben befindliche Bahngeleis mit Gefahr bedroht. Bei der Lage der Brücke und deren Länge kann dem Sachverständigen hinsichtlich der Breite der Fahrbahn von 4 m nicht beigetreten werden; bei einer solchen Breite können zwei sich begegnende Lastfuhrwerke nicht gut ausweichen; es ist daher der Beklagten darin beizutreten, dass die Fahrbahn eine Breite von 5,5 m erhalten muss. Was die beiden Fussgängerwege anbelangt, so ist eine Breite für jeden derselben von 2 m, wie sie der Sachverständige für erforderlich erachtet, nicht abnorm." (Erk. des IV. Senats des Preuss. Ober-Verwaltungsgerichts vom 31. Januar 1893; D. Selbstverw. 1893 S. 246 ff.)

Bücherschau.

Kurzes Handbuch der Maschinenkunde von Egbert von Hoyer, ordentlicher Professor an der Königlichen technischen Hochschule zu München. Mit eingedruckten Abbildungen. München, Theodor Ackermann, Königlicher Hofbuchhändler. Dritte und vierte Lieferung. 1892.

Ausser denjenigen, welche das Maschinenwesen zu ihrem eigentlichen Lebensberuf gewählt haben, gibt es weite Kreise von Baubeflissenen und Industriellen, welche ein wesentliches Interesse daran haben, über das Maschinenwesen im allgemeinen und in gemeinfasslicherer Weise unterrichtet zu werden. Eine derartige Behandlung des Stoffes, die weitgehende theoretische Erörterungen naturgemäss ausschliesst, kann von fachmännischer Seite verschiedene Beurtheilung erfahren; nach diesseitigem Ermessen wäre es verfehlt, den Maasstaab strenger Wissenschaftlichkeit an ein Werk zu legen, das aus den Bedürfnissen von Fabrikanten, Fabrikleitern, technischen Berufsklassen, die maschinelle Dinge nur nebenbei berühren, hervorgeht. In diesem Sinne hat der Verfasser zweifellos das richtige getroffen, freilich unter dem Vorbehalt, dass der Maassstab, welcher aus den vorliegenden beiden Heften, einem kleinen Bruchstück des ganzen, entnommen werden kann, auf das gesammte Werk Anwendung finden darf. Ein solches Buch muss mit Rücksicht auf die Verschiedenartigkeit der Interessen, denen es dient, auf vieles Bedacht nehmen und so möchte es, nach den beiden Heften, die etwa ein Fünftel des auf 50—60 Bogen berechneten Ganzen darstellen und dem darin mitgetheilten Inhaltsverzeichniss zu urtheilen, an Reichhaltigkeit kaum etwas zu wünschen übrig lassen. Das Ganze wird sich in 5 Haupttheile gliedern. Im ersten sollen die Maschinenelemente nebst Flüssigkeitshaltungen und Leitungen mit Ausrüstung, sowie Transmissionen mit Rücksicht auf elektrische und Druckluft-Kraftvertheilung, im zweiten Theil die technischen Feuerungsanlagen (Abdampfapparate, Dampferzeuger, Kocher usw.) und die Wasserreinigung behandelt werden. Im dritten Theil werden dargestellt die Kraftmaschinen oder Motoren und Kraftsammler, im vierten die Werkmaschinen, Transportmaschinen, Zerkleinerungsmaschinen, Trennungsmaschinen, Mischmaschinen, besondere Fabrikationsmaschinen, im fünften und letzten die Zustandmaschinen (Waagen, Messmaschinen, Dynamometer, Registrirmaschinen).

Aus den beiden Lieferungen und dem vorstehenden Inhaltsverzeichniss ist zu ersehen, dass der Verfasser bestrebt gewesen ist, den Sinn der Sache in mehreren Punkten durch Einführung neuer Bezeichnungen gegenüber den bisherigen schärfer zu präzisiren. Er geht darin indessen wohl zu weit; eine solche Verallgemeinerung, wie sie bei manchen Gegenständen getroffen ist, würde nur dann willkommen zu heissen sein, wenn Aussicht auf die allgemeine Einbürgerung der gewählten Bezeichnungen vorhanden wäre, man würde sich dann an ein anfangs fremdartig klingendes Wort eben gewöhnen, wie man sich auch an den „Bahnsteig" gewöhnt hat. Ein Wort wie „Elektrizitätstrieb" ist aber für denjenigen kaum recht verständlich, der nicht die Ueberschrift der voraufgegangenen Abschnitte über Seil-, Wasser-, Dampf- und Lufttrieb gelesen hat.

Die Ausstattung des Werkes verspricht eine gediegene zu werden. Für die Abbildungen hätte indess vielleicht ein etwas grösserer Maassstab gewählt werden können.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Regierungs-Baumeister Dütting in Betzdorf ist zum Eisenbahn-Bauinspektor unter Verleihung der Stelle eines solchen bei der Hauptwerkstätte daselbst ernannt worden.

Verliehen ist: dem Eisenbahndirektor Oestreich in Köln die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion (rechtsrh.) daselbst und dem Baurath Francke in Osterode (Ostpreussen) die Stelle des Vorstehers der daselbst neu errichteten Bauinspektion.

Versetzt sind: der Regierungs- und Baurath Knebel, bisher in Kattowitz, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Hannover, die Regierungsräthe Niehaus, bisher in Köln, an das Betriebsamt in Essen unter Verleihung der Stelle eines Direktionsmitgliedes im Bezirk der Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) in Köln und Schmidt, bisher in Essen, als Direktor an das Betriebsamt in Kattowitz, ferner der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Ruegenberg, bisher in Stettin, als Milglied an das Betriebsamt in Altena und der Eisenbahn-Bauinspektor Glasewald, bisher in Elberfeld, als Mitglied an das Betriebsamt in Danzig.

Gestorben ist der Baurath Awater, Mitglied des Betriebsamts in Essen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion Erfurt wird die an der Bahnstrecke Gotha-Leinefelde zwischen den Stationen Gotha und Bufleben neu erbaute Haltestelle Gotha, Kindleberstrasse am 1. Oktober d. J. für den Personenverkehr und für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden.

Berlin, den 2. September 1893. (1902
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Zeitz - Gera zwischen den Stationen Köstritz und Gera neu erbaute Haltestelle Langenberg a/Elster für den Personen-, Gepäck-, Privatdepeschen-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Für den Personenverkehr werden an der neuen Haltestelle bis auf weiteres anhalten

in der Richtung nach Gera die Züge Nr. 140, 36, 232, 38, 40, 138 und 136,

in der Richtung von Gera die Züge Nr. 135, 233, 35, 37 und 39.

Erfurt, den 31. August 1893. (1903)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Der wegen Bahnbeschädigung durch Hochwasser am 12/8. l. J. in der Strecke Neuzagórz-Mezölaborcz eingestellt gewesene Verkehr wurde am 18/8. l. J. wieder aufgenommen.

Hingegen wurde die Station Turka wegen Choleragefahr am 21/8. l. J. bis auf Widerruf für den Personen- und Gepäckverkehr gesperrt.

Wien, am 30. August 1893. (1904)

---

3. Güterverkehr.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Am 5. d. Mts. treten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung roher Baumwolle von den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen nach der Station Gummersbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, 1. September 1893. (1905)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Main - Neckarbahn. Zum direkten Gütertarif der Main - Neckarbahn und des Königlichen Eisenbahn - Direktionsbezirks Frankfurt a. M. mit der Mannheim - Weinheim - Heidelberg - Mannheimer Lokalbahn vom 4. Oktober 1890 gelangt mit Wirkung vom 15. September l. J. der Nachtrag II zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen und ist bei den Güterabfertigungen gratis erhältlich.

Darmstadt, den 29. August 1893. (1906)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen für Koks. Vom 20. Oktober d. J. ab finden die Sätze der Ausnahmetarife für Koks im diesseitigen Lokal-Gütertarife, sowie in den Staatsbahntarifen Altona-, Berlin-, Breslau-, Bromberg-, Frankfurt- und Magdeburg-Erfurt bei Gestellung von Wagen mit **15 t** und mehr Ladegewicht nur dann Anwendung, wenn die Fracht mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen bezahlt wird. Bei Wagen von weniger als 15 t Ladegewicht werden für die Frachtberechnung nur 10 t als Ladegewicht in Ansatz gebracht, falls nicht das Gewicht der Ladung mehr beträgt als 10 t. Im letzteren Falle wird die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung berechnet.

Erfurt, den 1. September 1893. (1907)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 1. September l. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb von Stationen der Prinz Heinrichbahn nach Rheinisch-Westfälischen Stationen vom 1. Juli 1893 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Petingen und ist auf den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen kostenfrei erhältlich.

Köln, den 31. August 1893. (1908)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Von den Frachtsätzen der Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von den diesseitigen Stationen des Niederschlesischen Kohlenreviers nach den Stationen:

a) der Oesterreichischen Nordwest-, Süd-norddeutschen Verbindungsbahn usw. vom 1. Juni 1889,
b) der Oesterr. - Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft usw. vom 1. Januar 1889,
c) der westlichen Linien der Oesterr. Staatsbahnen, der Aussig - Teplitzer usw. Eisenbahn vom 1. November 1892,
d) der östlichen Linien der Oesterr. Staatsbahnen und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn vom 1. November 1892 und
e) von den am 1. Januar 1893 nach den Stationen Hieflau und Zeltweg der Oesterr. Staatsbahnen eingeführten ermässigten Frachtsätzen für Steinkohlen und Koks sowie für Koks aus dem Niederschlesischen Grubenrevier

werden vom 1. Oktober 1893 ab nicht mehr die Kurskürzungen der Tabelle 1 in Abzug gebracht. Die bezeichneten Tarife finden vielmehr vom genannten Tage ab bis auf weiteres ohne Abzug von Kurskürzungsbeträgen Anwendung.

Berlin, den 30. August 1893. (1909MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. September 1893 tritt der Nachtrag IV zum **Bromberg-Sächsischen Verbands-Gütertarif** in Kraft.

Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen:

a) Neue Frachtsätze für die Stationen Alt-Dollstädt, Blumenau i. Ostpr., Christburg, Eschenhorst, Gr. Hanswalde, Grosswaplitz, Klapaten, Liebemühl, Markushof, Miswalde, Naujeningken, Pollwitten, Rautenberg, Saalfeld i. Ostpr., Schorellen, Schroop und Troop des Direktionsbezirks Bromberg sowie für die Stationen Dölau und Schöna der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.
b) Anderweite Entfernungen für die Stationen Grossbestendorf, Grünhagen, Horn, Maldeuten und Mohrungen des Direktionsbezirks Bromberg.

Bromberg, den 21. August 1893. (1910)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-Pfälzischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 15. November 1888. Zum bezeichneten Tarif gelangt mit Gültigkeit vom 1. September d. J. der Nachtrag I zur Ausgabe. Der Nachtrag enthält:

I. Anderweiten Wortlaut des Vorworts;
II. Aufnahme neuer Stationen;
III. Aenderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag wird an die Besitzer des Haupttarifs, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 29. August 1893. (1911)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Saarbrücken-Hessischen Verkehre vom 1. Mai 1892. Zum bezeichneten Tarif gelangt am 1. September d. J. der Nachtrag I zur Ausgabe. Der Nachtrag enthält:

I. Anderweiten Wortlaut des Vorworts;
II. Aenderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag wird an die Besitzer des Haupttarifs, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 29. August 1893. (1912)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Zu den auch für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof, sowie Waldshut einerseits und Schweizerischen Stationen andererseits gültigen gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarifen Nr. 4 (für Eisenbahnfahrzeuge usw.), Nr. 8 (für rohes Eis), Nr. 11 (für Heu und Stroh) und Nr. 12 (für Gerberrinde) sind mit Gültigkeit vom 1. September l. J. Nachträge herausgegeben worden.

Ausserdem ist eine vom 1. September l. J. ab gültige Neuauflage des gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 9 (für landschaftliche Produkte bei Aufgabe als Frachtstückgut) erschienen.

Diese Drucksachen können von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 2. September 1893. (1913)
Generaldirektion.

Durch den am 1. September d. J. in Geltung tretenden Nachtrag V zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Belgischen Stationen nach der Reichsbahn vom 1. Februar 1891 werden die Frachten für Koks nach den Stationen nördlich der Linie Chambrey-Beusdorf-Saargemünd bei gleichzeitiger Auflieferung in Mengen

von 50000 kg um 65 Cts. für die Tonne ermässigt. Auf Sendungen nach den Stationen der Berner Oberlandbahn kommen vom genannten Tage ab die Sätze für Basel transit (Westschweiz) zur Anwendung. (Nachtrag kostenfrei.)

Strassburg, den 29. August 1893. (1914)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Für die direkte Beförderung von lebenden Thieren zwischen Stationen der Wilhelm Luxemburgbahn und der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und der Pfälzischen Eisenbahnen einerseits und der Prinz Heinrichbahn andererseits kommt am 1. November 1893 mit Genehmigung der zuständigen Landes-Aufsichtsbehörden der Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen und Tarifsätze zur Einführung.

Gleichzeitig wird an Stelle des Heftes 1 vom 1. Januar 1887 ein neues Heft 1 und zu den Heften 2 vom 1. November 1887 und 3 vom 1. März 1888 je ein Nachtrag eingeführt und damit die bisher gültige Tariftabelle aufgehoben und durch eine im Theil II enthaltene Tariftafel ersetzt, durch welche theilweise geringe Frachterhöhungen neben Frachtermässigungen herbeigeführt werden.

Durch den Nachtrag zum Heft 2 werden die über Herbesthal und Bleyberg gültigen Tarifentfernungen dieses Tarifheftes aufgehoben und anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit Köln eingeführt.

Die genannten Drucksachen sind bei unserer Drucksachenkontrole und den Verbandsstationen erhältlich.

Strassburg, den 25. August 1893. (1915)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem vom 8. Juni 1893 ab gültigen „temporären Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel auf den Schweizerischen Bahnen“ ist mit Gültigkeit vom 1. September l. J. der I. Nachtrag erschienen, durch welchen dieser Tarif u. a. auf den direkten Verkehr ab Basel Badischer Bahnhof und ab Waldshut ausgedehnt wird.

Der Tarif nebst Nachtrag kann von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 2. September 1893. (1916)

Generaldirektion.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Die in unserer Bekanntmachung vom 11. August d. J. aufgeführten ermässigten Anstossbeträge für den direkten Verkehr mit einigen Stationen der Bayerischen Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München finden auch auf Holzsendungen des Spezialtarifs III Anwendung.

Magdeburg, den 1. September 1893. (1917)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel. Am 10. September d. J. gelangt der Ausnahmetarif für bestimmte Streu- und Futtermittel in neuer erweiterter Form zur Ausgabe; in demselben sind die in dem früheren Haupttarife vom 26. Juni sowie in den Nachträgen I vom 12. Juli und II vom 1. August d. J. enthaltenen Bestimmungen wiederholt und übersichtlich zusammengefasst, auch diejenigen Ergänzungen aufgeführt, welche seit der Herausgabe des Nachtrages II durch besondere Bekanntmachungen in Wirksamkeit gesetzt worden sind. Die neue Ausgabe des Tarifs umfasst nicht nur den Binnenverkehr einer Anzahl Staats- und Privatbahnen, sondern insbesondere auch den Wechselverkehr der sämmtlichen Deutschen Eisenbahnverwaltungen unter einander, insoweit dieselben dem Ausnahmetarife für Streu- und Futtermittel beigetreten sind.

Auskunft in Betreff des Ausnahmetarifes ertheilen auf Verlangen die Güter-Abfertigungsstellen, Auskunfts-, Verkehrs- und Tarifbüreaus der Deutschen Eisenbahnverwaltungen. Auch können von dort Exemplare des Tarifes bezogen werden.

Berlin, den 4. September 1893. (1918MG)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Ausgabe des I. Nachtrages zu Tarif, Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden.

Mit 1. Oktober l. J. gelangt der I. Nachtrag zu dem vom 1. April 1893 gültigen Tarif, Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf sämmtlichen Linien der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Berichtigungen und Ergänzungen des besagten Tarifs, Theil II und kann zum Preise von 10 kr. oder 20 Hellern bei unserer Station Wien Südbahnhof sowie bei unserer Betriebsdirektion in Budapest bezogen werden.

Wien, am 31. August 1893. (1919)

Die Generaldirektion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 70. Zeitung des Vereins 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 9. September 1893.

Inhalt:

Zur Lokalbahnbewegung in Oesterreich.

Wiederholt haben wir an dieser Stelle der besonders rührigen Thätigkeit einzelner Landtage auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens Erwähnung gethan; bei der grossen Antheilnahme, welche die Bevölkerung den Verhandlungen in den Landtagsstuben entgegenbringt, ist es fast natürlich, dass durch die betreffenden Berathungen und Beschlussfassungen das Interesse für das Lokalbahnwesen auch in weitere Kreise getragen wurde. Eine noch tiefere Anregung, dieser wichtigen Frage allseitig erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden, hat der Umstand wachgerufen, dass das bestehende Lokalbahngesetz sich dem Ende seiner Wirksamkeit nähert und die Regierung die Vorlage eines neuen Gesetzes in Angriff nimmt. Man kann heute unter solchen Umständen ohne Uebertreibung von einer „Lokalbahnbewegung“ in Oesterreich sprechen, die ziemlich kräftige Wogen schlägt und in äusserst günstige Bahnen gelenkt erscheint, so dass sie nicht nur momentan belebend und erfrischend wirkt, sondern auch erfreuliche Resultate zu Tage fördern dürfte. Es mag unter solchen Verhältnissen nicht ohne Interesse sein, derselben einige nähere Beachtung zu widmen.

Die ersten Versuche, die Bedingungen für die Herstellung von Lokalbahnen gesetzlich zu regeln, datiren aus dem Jahre 1879, in welchem der Reichsrathsabgeordnete Reschauer im Abgeordnetenhause einen Antrag in diesem Sinne einbrachte. Schon wenige Wochen darnach unterbreitete der Handelsminister Freiherr von Korb dem Reichsrathe den Entwurf eines Lokalbahngesetzes, dessen wesentliche Bedeutung darin lag, dass die Ausführung jedes einzelnen Lokalbahnentwurfes nicht mehr an ein Spezialgesetz gebunden, sondern die Regierung zur Genehmigung desselben berechtigt sein sollte, allerdings unter Einhaltung der in dem Gesetze bestimmten Zugeständnisse und Erleichterungen an den Bewerber. Der Entwurf wurde nach längeren Debatten vom Parlamente mit der Gültigkeitsdauer bis Ende des Jahres 1882 angenommen und erhielt am 25. Mai 1880 die Kaiserliche Sanktion. Eine Verordnung des Handelsministeriums über die Erleichterungen hinsichtlich der kommissionellen Behandlung der Projekte für Lokal- und Schleppbahnen ergänzte es in zweckmässiger Weise.

Das Lokalbahngesetz vom 25. Mai 1880 ist in seinen Grundbestimmungen für die gesetzliche Regelung des Lokalbahnwesens in Oesterreich maassgebend geblieben. Zunächst erfuhr es in unveränderter Form eine Verlängerung seiner Wirksamkeit bis zum Ende des Jahres 1884. Die Regierung legte rechtzeitig einen neuen Gesetzentwurf vor, welcher die Prinzipien des ersten Gesetzes, die sich für die Förderung des Lokalbahnwesens vorzüglich geeignet erwiesen hatten, strenge festhielt und nur durch einige Bestimmungen namentlich finanzieller Natur, ferner durch prinzipiell wichtige Bestimmungen über die Benutzung öffentlicher Strassen für die Anlage von Lokalbahnen sich von letzterem unterschied. Im Parlamente kam es wieder zu langwierigen Verhandlungen, aber zu keinem

definitiven Beschlusse, weshalb die Regierung, um einen gesetzeslosen Zustand zu vermeiden, neuerlich die Verlängerung des Gesetzes vom 25. Mai 1880 bis Juli 1886 erwirkte; diese Frist wurde späterhin nochmals und zwar bis zu Ende des Jahres 1886 erstreckt. An seine Stelle sollten nun nach dem Entwurfe der Regierung zwei Gesetze treten; das eine Gesetz sollte das Lokalbahnwesen, das andere Gesetz das Strassenbahnwesen regeln; das erstere lehnte sich zum grössten Theile an das bestehende Gesetz an, von welchem es hauptsächlich in den Bestimmungen für die Benutzung öffentlicher Strassen abwich. Die Regierung verlangte nämlich und zwar nur deshalb, damit es ihr möglich werde, unbegründete Ansprüche der autonomen Körperschaften auf das richtige Maass zurückzuführen, das Zugeständniss der zwangsweisen Heranziehung der Strassen für Lokalbahnzwecke. Obwohl das Prinzip der Enteignung in diesem Falle eigentlich eine bedeutende Abschwächung erfuhr, indem es sich nicht um die Aufhebung der Rechte der autonomen Körperschaften an den Strassen handelte, die „expropriirte“ Strasse auch ihren bisherigen Bestimmungen verbleiben und nur deren Benutzung ermöglicht werden sollte, so riefen doch gerade diese Bestimmungen einen lebhaften Widerspruch hervor, an welchem der Gesetzentwurf auch thatsächlich scheiterte. Durch den zweiten Gesetzentwurf wurde der gewerbsmässige Betrieb von Strassenbahnen (Tramways), welche mit animalischer Kraft betrieben werden und zur Beförderung im Ortsverkehre dienen, unter die konzessionirten Gewerbe eingereiht, so dass auf sie künftighin nicht die für Eisenbahnen erlassenen Gesetze und Verordnungen, sondern die allgemeinen Gewerbe-, Bau- und Polizeivorschriften Anwendung finden. Auch dieser Entwurf begegnete vielen Anfechtungen. Die Gefahr lag nahe, dass die seit Anfang des Jahres 1887 bestehende Lücke in der gesetzlichen Regelung des Lokalbahnwesens dieses letztere bei längerer Fortdauer arg benachtheiligen könnte, weshalb der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses selbst ein Gesetz ausarbeitete, welches diejenigen Bestimmungen der Regierungsvorlage zusammenfasste, die keinem Widerspruche begegnet waren. Dieses Gesetz, das eigentlich durchaus im Geiste des ersten Lokalbahngesetzes vom Jahre 1880 gehalten erscheint, wurde vom Parlamente angenommen, vom Kaiser am 17. Juni 1887 sanktionirt und verliert mit Ende des laufenden Jahres seine Wirksamkeit.

Wie wir dem von uns schon ausführlich besprochenen trefflichen Werke Sonnenschein's über die finanzielle Sicherstellung des Lokalbahnbaues in Oesterreich entnehmen, sind seit dem Tage, an welchem das Gesetz vom 25. Mai 1880 in Kraft getreten ist, bis Ende des Jahres 1891 im ganzen 109 Linien mit 3 044 km konzessionirt worden. Die weitaus grössere Zahl derselben verdankt ihr Entstehen der Initiative der Privatunternehmung, welche sich anfangs sehr lebhaft für das Lokalbahnwesen interessirte, sich späterhin aber mehr und mehr reservirt verhielt. Die Ursache liegt — wir haben es in unseren Abhandlungen über die Organisation des Lokalbahnwesens in Steiermark schon betont — in den finanziellen Schwierigkeiten, welche sich den Lokalbahnunternehmungen entgegenstellen. Der Handelsminister selbst hat diese Thatsache unumwunden anerkannt und das Abgeordnetenhaus hat über Antrag des Abg. Dr. von Bilinski, des gegenwärtigen Präsidenten der Staatseisenbahnen, in einer besonderen Resolution die Regierung aufgefordert, „die prinzipielle Regelung der Finanzirung der Lokalbahnen unter Festhaltung einer Betheiligung des Staates, der Länder, Bezirke und Gemeinden, sowie der sonstigen Interessenten in reifliche Erwägung zu ziehen und eine entsprechende Gesetzesvorlage einzubringen“. Dieser Resolution hat die Regierung allerdings bis jetzt noch nicht entsprochen; sie fand aber kräftigen Widerhall in einzelnen Landtagen. Unsere Leser wissen, dass es zunächst der Steiermärkische Landtag war, in welchem sie auf fruchtbaren Boden fiel und der eine wohldurchdachte Organisation des Lokalbahnwesens innerhalb des Landes Steiermark ins Leben rief.

Mit diesem Schritte war die heutige frische und erfrischende Bewegung, deren ich eingangs Erwähnung machte, eingeleitet.

Dem Beispiele Steiermarks folgte zunächst der Böhmische Landtag; seit dem 17. Dezember 1892 steht im Königreiche Böhmen ebenfalls ein besonderes Gesetz, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung in Wirksamkeit; in der letzten Session des Landtages wurde überdies die Einsetzung eines Landes-Eisenbahnrathes als berathendes Organ des Landesausschusses in Lokalbahnangelegenheiten beschlossen. Auch Galizien besitzt seit wenigen Wochen ein ähnliches Gesetz, welches die finanzielle Antheilnahme des Landes an dem Bau der Lokalbahnen, der für die ersten Jahre der Aktion der Privatspekulation überlassen werden soll, in zweckmässiger Weise regelt. Der Landtag des Kronlandes Bukowina hat einen grösseren Betrag für die Herstellung mehrerer dringend nothwendiger normalspuriger Lokalbahnen bewilligt; ebenso hat der Landtag von Niederösterreich sein Interesse an der Förderung des Lokalbahnwesens durch die Unterstützung mehrerer Projekte dargethan. Auch in den übrigen Kronländern ist die Haltung der Landtage solchen Unternehmungen gegenüber eine vorwiegend freundliche und fördernde.

Von gewiss nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Entwickelung und Ausgestaltung des Lokalbahnwesens erscheint die Bildung eines Verbandes der Oesterreichischen Lokalbahnen, welche in den ersten Wochen des vergangenen Jahres erfolgte. Die Anregung zu dieser Vereinigung ging eigentlich von offizieller Seite aus; sie wurde vom Handelsminister ganz unmittelbar durch einen Erlass gegeben, der an alle im Betriebe der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen gerichtet war und in welchem anlässlich der Gründung eines Versicherungsverbandes für Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel der Gedanke ausgesprochen wurde, dass die Bildung dieses Verbandes eine korporative Vereinigung der Lokalbahnen wünschenswerth erscheinen lasse. Dem Gedanke folgte rasch die That; in einer Berathung, welche von Seite mehrerer Vertreter von Lokalbahnen stattfand, wurde ein Ausschuss von 5 Gesellschaften zur Durchführung der einleitenden Schritte gewählt und schon wenige Monate später, am 13. Februar 1892 fand die konstituirende Versammlung statt, an welcher sich 21 Gesellschaften betheiligten. Als Aufgabe des Verbandes wurde die Schaffung eines Mittelpunktes für die kleinen Bahnen Oesterreichs und die Ermöglichung einer gemeinsamen Vertretung ihrer Interessen bezeichnet; als Mittel zur Erfüllung dieser Aufgaben sollen gemeinsame Berathungen aller Lokalbahnen dienen; überdies wird ein ständiger Ausschuss die Geschäfte des Verbandes besorgen. Für die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, wie auch für jene Privatbahnen, welche Lokalbahnen nur als Annexe ihrer Hauptbahnlinien besitzen, lag hiernach eigentlich keine Veranlassung zur Antheilnahme vor und wurde denn auch eine solche von der ersteren, wie von der Mehrzahl der letzteren abgelehnt. Am 3. Juli d. J. fand die erste Jahreskonferenz statt, bei welcher 16 Lokalbahngesellschaften vertreten waren. In den Ausschuss wurden wiedergewählt: die Bukowinaer Lokalbahnen (Ziffer), Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co. (Hallama), Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (Dr. Bing), Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft (v. Stach), Kremsthalbahn-Gesellschaft (Dr. v. Glanz), das Steiermärkische Landes-Eisenbahnamt (Kaiserlicher Rath Wurmb) und die Neue Wiener Tramwaygesellschaft; bei seiner Konstituirung wählte der Ausschuss Herrn Hallama zum Vorsitzenden und die Herren Ziffer und Wurmb zu Stellvertretern.

Der Verband der Lokalbahnen richtet — wie vorstehende kurze Erörterungen beweisen — sein Augenmerk auf das Bestehende, auf die vorhandenen oder noch ins Leben tretenden Bahnen, für deren Konsolidirung er zweifellos grossen Werth

erlangen wird; indirekt muss auch diese Thätigkeit auf die Hebung des Lokalbahnwesens wohlthuend einwirken; aber in weit höherem Maasse, besonders hinsichtlich der Ausbreitung des Lokalbahnwesens, der Belebung, der zweckmässigen ökonomischen Ausgestaltung desselben, des bau- und betriebstechnischen Fortschrittes bei den Lokalbahnen, der Organisation und gesetzlichen Regelung aller einschlägigen, das Entstehen neuer Bahnen fördernden Verhältnisse kommt eine solche tiefgehende Bedeutung dem ebenfalls jugendlichen „Vereine für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens“ zu. Er ist aus der Initiative einer Anzahl von Eisenbahn-Fachmännern, verschiedener Banken und Fabriksunternehmungen, welche mit den Eisenbahnen in geschäftlichem Verkehre stehen, sowie auch anderer Interessenten hervorgegangen; ganz besonderes Verdienst um seine Bildung haben sich die Herren Hallama, Handelskammer-Rath Wolfbauer und Civilingenieur E. A. Ziffer, welche das vorbereitende Komitee bildeten und die Satzungen verfassten, erworben. Den letzteren gemäss soll es die Aufgabe des Vereins sein, die einzelnen geistigen Kräfte der Eisenbahn-Fachmänner, der Finanzwelt, der Nationalökonomen, der Industriellen, Juristen und Techniker zu vereinigen, um auf Grund der von ihnen gemachten wissenschaftlichen und praktischen Erfahrungen zur Hebung des Lokalbahnwesens in Oesterreich beizutragen.

„Dieser Verein soll daher“ — also heisst es in der trefflichen Ansprache, mit welcher Ziffer namens des vorbereitenden Komitees die konstituirende Versammlung am 16. Februar d. J. eröffnete — „alle mit der Projektsverfassung, Konzessionirung, Finanzirung, dem Bau und Betriebe solcher Bahnen im Zusammenhange stehenden Fragen in den Bereich seiner Berathungen ziehen und die ihm als geeignet erscheinenden Maassregeln ergreifen, um dieses zu sammelnde umfangreiche Material den weitesten Kreisen zugänglich zu machen und so auf die gedeihliche Entwickelung dieser untergeordneten Verkehrsmittel, denen ohne Zweifel die Zukunft vorbehalten ist, bestimmend einzuwirken. Dieser Zweck soll erreicht werden durch Berathungen in den Versammlungen, Veranstaltung von Vorträgen und Diskussionen, Abgabe von Gutachten, Verfassung von Denkschriften, Zusammenstellung einer Statistik, Herausgabe einer Zeitschrift, Vertretung von Interessentenkreisen, Ertheilung von Auskünften und Rathschlägen betreffs der Finanzirung, der Bauanlage und des Betriebes, endlich durch Verkehr mit anderen Vereinen, mit den Behörden und gesetzgebenden Vertretungskörpern, um auf diese Weise alle nur zulässigen Erleichterungen beim Bau und Betriebe dieser Bahnen sowie die Möglichkeit herbeizuführen, dass das Lokalbahnwesen sich entfalte und kräftige“. Der Ausschuss des Vereins, welcher hervorragende Fachmänner aller höheren Berufsarten zu seinen Mitgliedern zählt, besteht derzeit aus den Herren E. A. Ziffer als Präsident, Hallama als Stellvertreter, Wolfbauer als Rechnungsführer, Dr. Bing als Schriftführer, Déri, Ritter von Hahn, Popper und Dr. V. Russ, welch' letzterer als Reichsrathsabgeordneter in erfolgreicher Weise für die Förderung des Lokalbahnwesens von jeher eingetreten ist.

Von den zwanglos erscheinenden „Mittheilungen“ des Vereins liegen nunmehr 3 Hefte vor, die unter der Rubrik „Vereinsangelegenheiten“ zunächst ein sehr erschöpfendes Bild des regen und anregenden Vereinslebens bieten, zugleich aber auch in den daselbst reproduzirten Vorträgen der Vereinsmitglieder ein werthvolles Material bezüglich des Lokalbahnwesens enthalten. Der erste Vortrag, welcher im Verein gehalten wurde, jener des Civilingenieurs E. A. Ziffer über den Einfluss der Spurweite auf die Bau- und Betriebskosten der Sekundäreisenbahnen ist in diesen Blättern ebenfalls zum Abdruck gelangt und hat sogar zu einer recht interessanten Erörterung Anlass gegeben, weshalb wir auch verzichten, auf denselben hier nochmals einzugehen. Am dritten Vereinsabend hat Herr Ingenieur Felix Ritter von Gerson „über Kleinbahnen im allgemeinen“ gesprochen; er erörterte zunächst das bezügliche Gesetz für Preussen, wies auf die günstigen Folgen desselben hin, sowie auf die Mittel, diese Art Bahnen auch thatsächlich in billigster Weise herzustellen und zu betreiben. Als Beispiel nennt er eine 9 km lange Bahn, welche für die Putnaer Sägewerke des Baron Popper in der Bukowina ausgeführt wurde. Diese Bahn hat 1 m Spurweite, Steigungen bis zu 27 ‰, Bögen von 60 m Halbmesser und wird mit Lokomotiven betrieben. Die Erdbewegung war eine sehr bedeutende; auch wurde wiederholt Rutschterrain angeschnitten, sodass mannigfache Versicherungsarbeiten sich erforderlich zeigten. Alle Brücken sind in einfachster Weise aus Holz erbaut; Dämme von mehr als 2,5 m Höhe sind nicht vollgeschüttet, sondern durch Blockwände ersetzt. Die ganze Linie mit etwa 800 m Nebengeleisen, einer grossen Wagenremise, einem Heizhaus mit Wasserstation wurde in 3 Monaten hergestellt und kostete 8 140 fl. Oe. W. für 1 km. Sie befördert täglich im Durchschnitt 250 m^3 Rundholz.

Im engen Anschlusse an die Vorträge Ziffer's und Gerson's hat Direktor Hallama in der vierten Vereinsversammlung einige sehr interessante Mittheilungen „über die Dampfstrassenbahnen in Oesterreich“ gegeben. Durch das Lokalbahngesetz des Jahres 1880 wurde die Benutzung von Strassen für den Dampfbetrieb als zulässig erkannt; seit jener Zeit sind in Oesterreich nur 105 km Dampfstrassenbahnen erbaut worden; dies ergibt eine jährliche Bauthätigkeit von etwa 9 km. Als die Ursachen dieses so geringen Erfolges bezeichnet Hallama den Mangel entsprechender Rechtsbestimmungen bezüglich der Strassenbenutzung, die optimistische Auffassung über die Kosten des Baues und des Betriebes, welche zu bitteren Enttäuschungen führte und schliesslich das geringe Wohlwollen seitens vieler Interessenten und namentlich des Publikums. Derselbe weist auf die äusserst drückenden Bestimmungen der Verträge zwischen den Strassenbahnen und den Strassenbehörden hin und erörtert als ziemlich allgemein gültiges Beispiel die Verträge der von ihm geleiteten Wiener Dampftramway. Von einschneidender Bedeutung sind die Verpflichtungen rücksichtlich der Strassenerhaltung und Strassenreinigung, durch welche das Bahnunternehmen den Strassenadministrationen eigentlich auf Gnade oder Ungnade überliefert erscheint; Hallama empfiehlt daher, die Dampfstrassenbahnen nur in den Ortschaften auf der Strasse, ausser dem Orte aber entweder auf separirtem Strassengrunde oder auf eigenem Planum zu führen. Die Herstellung eines eigenen Bahnkörpers erscheint entschieden am zweckmässigsten, „denn nur dann fühlt sich die Bahn befreit von dem schweren Drucke der Strassenbenutzungs-Bestimmungen und von dem so störend und zerstörend wirkenden Strassenfuhrwerks-Verkehre. Die Grundeinlösungskosten, welche infolge Gewinnung eines eigenen Bahnplanums ausserhalb der Ortschaften auflaufen, werden reichlich aufgewogen oder verzinsen sich mindestens durch die bedeutenden Ersparnisse im Betriebe sehr gut“. Bei Beurtheilung dieser Darlegungen darf nun freilich nicht übersehen werden, dass der Redner vorwiegend die Verhältnisse in der Umgebung von Wien, also die Anlage von Dampfbahnen auf sehr stark befahrenen Strassen im Auge hat. Auf Strassen, die abseits des Weltverkehrs liegen, werden keine bedeutenden Abnutzungen der Schienen infolge Befahrens mit zahlreichem und schwerem Fuhrwerke und auch keine grossen Betriebsstörungen vorkommen. Sehr zutreffend bemerkte Ziffer in der nach Hallama's anregendem Vortrage eröffneten Debatte, dass nur durch die Benutzung von Strassen- und Fahrwegen eine Entwickelung der Tertiärbahnen (Kleinbahnen) erreicht werden kann und dass mit allen Mitteln dahin gestrebt werden muss, seitens der Strassenverwaltungen ein freundlicheres Entgegenkommen zu erzielen.

Auch in die Erörterung einer finanziellen Frage ist der Verein bereits in sehr gründlicher Weise eingetreten, indem Herr Ad. Springer in längerer Ausführung auf die Nothwendigkeit der Errichtung einer Eisenbahn-Renten-

bank hinwies. Nach lebhafter Debatte sprach sich die Versammlung einmüthig dahin aus, dass die Errichtung einer solchen Bank für eine weitere gedeihliche Entwickelung und Kräftigung des Lokal- und Strassenbahnwesens von grosser Bedeutung, Nothwendigkeit und Nützlichkeit ist; es wurde ein Komitee gewählt, das sich mit der angeregten Frage zu befassen und über das Ergebniss seiner Berathungen an den Verein zu berichten hat; letzterer wird sich als solcher an der Gründung der Bank nicht betheiligen. Bemerkenswerth ist, dass schon vor 25 Jahren in Oesterreich eine „K. K. priv. Aktiengesellschaft für Vizinaleisenbahnen" bestand, welche, obwohl sie eigentlich blos eine Baugesellschaft war, das sehr werthvolle Zugeständniss der Ausgabe von verzinslichen Obligationen und Pfandbriefen besass. Herr Civilingenieur E. A. Ziffer war Direktor derselben; sie musste leider bald liquidiren, da — wie Herr Ziffer mittheilt — zu jener Zeit bei Herstellung von Nebenbahnen noch solche Anforderungen an den Bau und die Betriebsführung gestellt wurden, dass eine Rentabilität dieser Bahnen nicht möglich war. In Ungarn hat sich vor kurzem eine „Lokaleisenbahn-Gesellschaft" mit einem Kapital von 4 Millionen Gulden gebildet, welche sich nebst dem Bau von Lokalbahnen auch die Uebernahme unbegebener Titres solcher Bahnen zur Aufgabe gemacht hat, um auf Grund derselben Obligationen zu emittiren. Die in Cisleithanien zu begründende Eisenbahn-Rentenbank soll sich mit dem Bau und Betriebe der Lokalbahnen nicht beschäftigen; sie soll nur die zweckmässige und billige Finanzirung derselben als ihre Aufgabe betrachten, Baugesellschaften und Bauunternehmern aber keine Konkurrenz machen.

Ausser den Berichten über die Vereinsangelegenheiten enthalten die erwähnten Mittheilungen, deren einzelne Hefte um den Betrag von 0,50 fl. erhältlich sind, Nachrichten aus anderen Vereinen, Originalabhandlungen über Lokalbahnfragen, Berichte über die fortschreitende Organisation des Lokalbahnwesens in Oesterreich, Bücherbesprechungen, Litteraturübersichten und schliesslich die beachtenswerthe Rubrik: Neuerungen auf dem Gebiete des Lokal- und Strassenbahnwesens. Unter letzterer wurden bisher an der Hand von Abbildungen besprochen: Schmid's kontinuirliche Schraubenrad-Reibungsbremse, Mc. Mahon's Ammoniak-Strassenbahnmotor (von Oberingenieur R. Ziffer) und der Connelly Tramway-Gasmotor (von Oskar Mickerts): Jedenfalls dürfen die „Mittheilungen" trotz ihres kurzen Bestehens schon heute den hervorragendsten Spezialfachblättern beigezählt werden — und dies ist umso erfreulicher, als in Oesterreich wiederholt und leider stets vergeblich der Versuch gemacht wurde, ein Organ zu schaffen, welches den geistigen Mittelpunkt für die gesammte Lokalbahnbewegung bilden sollte.

Wie schon angedeutet, erlischt mit Ende dieses Jahres die Wirksamkeit des Lokalbahngesetzes. Es tritt daher an die Regierung die Pflicht heran, eine neue Gesetzvorlage zur verfassungsmässigen Behandlung einzubringen. Um nun bei der Ausarbeitung derselben die reichen Erfahrungen aller jener Faktoren, die sich mit der Förderung des Lokalbahnwesens beschäftigt haben, verwerthen zu können und um über die Wünsche der Fach- und Interessentenkreise bezüglich der gesetzlich sicherzustellenden Erleichterungen und Zugeständnisse in Bezug auf die Verbreitung, die Anlage und den Betrieb von Lokal- und Strassenbahnen im einzelnen volle Klarheit zu erlangen, hat der Handelsminister an einzelne Persönlichkeiten, u. a. auch an die Landesausschüsse, an den Verband der Lokalbahnen und an den Verein zur Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens die Einladung gerichtet, über diese Fragen ein Gutachten abzugeben, beziehungsweise bestimmt formulirte Anträge zu stellen. Dieser Einladung wurde denn auch von allen Seiten entsprochen. Dem Handelsminister ist ein reiches, auf weitgehenden Erfahrungen beruhendes Material zugegangen, das allerdings auch viele spezielle Wünsche und Anschauungen aufweisen dürfte, welche in einem für das ganze Reich geltenden Gesetze keine Berücksichtigung finden können. Aber immerhin werden sie Anhaltspunkte dafür bieten, in welcher Richtung hin das Gesetz ausgebildet werden muss, um bei voller Wahrung der Reichsinteressen doch jedem einzelnen Kronlande die Möglichkeit zu belassen, die Organisation des Lokalbahnwesens im Rahmen dieses Gesetzes den besonderen Landesverhältnissen nach Thunlichkeit anzupassen — nur in diesem Falle ist auf eine erfreuliche Ausbreitung der Lokalbahnen, auf einen wirklich günstigen Erfolg der gegenwärtigen lebhaften Bewegung auf diesem Gebiete zu hoffen.

A. B.

Die Staatsbahn-Betriebsordnung in Dänemark.

Am 1. April d. J. ist in Dänemark ein am 12. April 1892 gegebenes Gesetz in Kraft getreten, welches die Verwaltungseinrichtung der Staatsbahnen regelt; bisher lag diese Aufgabe dem Minister des Innern, dem die Staatsbahnen unterstehen, ob und die Mitwirkung der Kammern war auf die Berathung des Haushalts beschränkt. Das neue Gesetz bestimmt folgendes:

I. Verwaltungseinrichtung.

1. Der Staatsbahnbetrieb wird von einem Generaldirektor, der seinen Sitz in Kopenhagen und zu seiner Unterstützung 2 Kommissare hat, geleitet.

2. Dem Generaldirektor unterstehen: 1 Sekretariat, 1 Betriebsbüreau, 1 technisches Büreau, 1 Tarifbüreau und 1 statistisches Büreau; an der Spitze jedes dieser Büreaus steht ein Büreauvorsteher aus der Mitte der in ihnen angestellten 10 Sekretäre. Ausserdem unterstehen dem Generaldirektor: 1 Hauptbuchhalter, 1 Hauptkassirer, 3 Revisoren, von denen einer den gesammten Revisionsdienst leitet, 1 Kassenkontroleur und 1 Vorsteher der Fahrkarten- und Drucksachenverwaltung. Zur Hilfe haben diese Beamten 1 Unterbuchhalter, 1 Filialkassirer und 10 Sekretäre (Fuldmaegtige).

3. Geleitet wird der Betriebsdienst von 5 unter dem Generaldirektor stehenden Verwaltungsabtheilungen, nämlich der Bahnabtheilung, der Maschinenabtheilung, 2 Betriebsabtheilungen und der Schifffahrtsabtheilung, an deren Spitze ein Bahndirektor, ein Maschinendirektor, 2 Betriebsdirektoren und ein Schifffahrtsdirektor stehen. (Die Bezeichnung dieser Direktoren ist im Dänischen: „Chef").

4. Den unter 3 genannten Abtheilungen unterstehen: 4 Büreauvorsteher, 10 Sekretäre, 2 Bahningenieur-Assistenten, 6 Rechnungsführer und Materialienverwalter, 2 Bauführer (Konstruktörer) und 1 Maschineningenieur-Assistent.

5. Bei den Verwaltungsabtheilungen sind ferner angestellt: unter dem Bahndirektor 9 Bahningenieure und 2 Telegrapheningenieure; unter dem Maschinendirektor 4 Maschineninspektoren und 2 Maschineningenieure; unter den Betriebsdirektoren 8 Betriebsinspektoren; endlich unter dem Schifffahrtsdirektor 1 Schiffsinspektor und 1 Maschineninspektor.

6. Zur Unterstützung der unter 2 bis 5 genannten Beamten dienen: 185 Büreauassistenten, Kanzlisten und feste Zeichner, 40 Betriebsassistenten, 15 Büreaudiener und die erforderlichen Bediensteten zur Besorgung der Schreib- und aussergewöhnlichen Arbeiten.

7. Die Anzahl der unter 2, 4, 5 und 6 genannten Beamten kann durch das jährliche Finanzgesetz vermehrt werden.

II. Gehälter.

8. Der Generaldirektor erhält ein jährliches Gehalt von 10 000 Kronen; die übrigen gegen Monatsgehalt angestellten Beamten und Bediensteten sind in 10 allgemeine und 10 besondere Gehaltsklassen eingetheilt.

Allgemeine Gehaltsklassen.

I. Gehaltsklasse (6 000 Kr. jährlich): Kommissare und Verwaltungsdirektoren.

II. Klasse (3 600 Kr.): Büreauvorsteher, Revisoren, Hauptbuchhalter, Hauptkassirer, Kassenkontroleure, Bahn-, Telegraphen-, Maschineningenieure, Maschinen-, Betriebs-, Schiffsinspektoren, Kapitäne 1. Klasse und Stationsvorsteher in Kopenhagen.

III. Klasse (3000 Kr.): Stationsvorsteher 1. Klasse und Maschinenmeister 1. Klasse.

IV. Klasse (2700 Kr.): Filialkassirer, Unterbuchhalter, Vorsteher des Fahrkarten- und Drucksachenwesens, Stationsvorsteher 2. Klasse und Kapitäne 2. Klasse.

V. Klasse (2400 Kr.): Ingenieurassistenten der Bahn- und Maschinenabtheilung, Rechnungsführer und Materialienverwalter der Bahnabtheilung, sowie der Maschinenverwaltung in Kopenhagen, Rechnungsführer der Maschinenverwaltung in Aarhus, Güterverwalter in Kopenhagen, Stationsvorsteher 3. Klasse und Maschinenmeister 2. Klasse.

VI. Klasse (2100 Kr.): Sekretäre, Oberbahnmeister, Materialienverwalter der Maschinenverwaltung in Aarhus, Telegraphenmeister, Bauführer, Werkmeister, Lokomotivmeister, Stationsvorsteher 4. Klasse, Güterexpedienten und Oberassistenten.

VII. Klasse (1800 Kr.): Stationsvorsteher 5. Klasse, Werkführer, Lokomotiv-Vorarbeiter, Rangir- und Bodenmeister, Steuerleute 1. Klasse und Schiffsmaschinen-Assistenten.

VIII. Klasse (1500 Kr.): Brückenmeister, Stationsvorsteher 6. Klasse, Rangir- und Güterboden-Vorarbeiter, Steuerleute 2. Klasse, Rechnungsführer und Materialienverwalter der Maschinenverwaltung in Nyborg, Kanzlisten und feste Zeichner.

IX. Klasse (1200 Kr.): Materialschreiber, Wagenmeister, Stationsvorsteher 7. Klasse, Oberstationsdiener (Overportörer) 1. Klasse, Vorarbeiter, Oberheizer und Oberbrückenwärter.

X. Klasse (900 Kr.): Büreaudiener, Expedienten für Haltestellen, Oberstationsdiener 2. Klasse und Magazin-Vorarbeiter.

Besondere Gehaltsklassen.

I. Büreauassistenten: je 1/4 1800 bezw. 1500, 1200 und 900 Kr.
II. Lokomotivführer: je 1/4 1800 bezw. 1650, 1500 und 1350 Kr.
III. Heizer: je 1/3 1200 bezw. 1050 und 900 Kr.
IV. Betriebsassistenten: je 1/4 1800 bezw. 1500, 1200 und 900 Kr.
V. Zugführer: je 1/3 1500 bezw. 1350 und 1200 Kr.
VI. Packmeister: je 1/2 1200 und 1050 Kr.
VII. Schaffner: je 1/2 1020 und 900 Kr.
VIII. Stationsdiener und Brückenwärter: je 1/5 840 bezw. 780, 720, 660 und 600 Kr.
IX. Matrosen und Schiffsheizer: je 1/3 960 bezw. 900 und 840 Kr.
X. Stationsboten: 660 Kr.

Büreauassistenten 1. Klasse, die 5 Jahre in dieser Klasse waren, erhalten eine Gehaltszulage von 300 Kr. Wenn die Anzahl der Ansätze in einer der verschiedenen Klassen nicht mit der gültigen Klassenanzahl übereinstimmt, so wird der Ueberschuss der niedrigsten Klasse zugetheilt. Die Anzahl für jede der angeführten Gehaltsklassen wird durch das jährliche Finanzgesetz bestimmt, sofern nicht durch das gegenwärtige Gesetz schon eine Bestimmung getroffen ist. Sollten zwingende Umstände dazu nöthigen, so kann der Minister des Innern zeitweilig die Anzahl der Ansätze vermehren, bis durch das nächste Finanzgesetz endgültige Bestimmung getroffen werden kann. Die XI. allgemeine Gehaltsklasse umfasst die gesammten übrigen beim Staatsbahnbetrieb angenommenen unteren Bediensteten; die erforderlichen Gehälter und Löhne für sie werden durch das jährliche Finanzgesetz festgestellt. Die Kommissare, der Vorsteher des Sekretariats und der leitende Revisor erhalten je eine Zulage von 900 Kr., die Hauptbuchhalter und Hauptkassirer eine solche von 600 Kr. Zulagen an andere Beamte des Staatsbahnbetriebes sowie Belohnungen in besonderen Fällen können durch das Finanzgesetz bewilligt werden.

9. Ausser den vorstehenden Gehältern stehen dem Generaldirektor, sowie den in den allgemeinen Gehaltsklassen I—X genannten Beamten nach jedem vierten Dienstjahr drei Mal Alterszulagen von 10 % des Anfangsgehalts zu; der vierjährige Zeitraum rechnet von demjenigen 1. April ab, an dem der Beamte zu der Stellung befördert ist, oder, wenn der Anstellungs-Zeitpunkt nicht mit dem 1. April zusammenfällt, vom nächsten 1. April ab. Das in einer Stellung durch die Dienstzeit erworbene Recht auf Alterszulage bleibt beim Uebergang in eine Stellung mit gleichem Gehalt gewahrt; die Stationsvorsteher in Kopenhagen, die 7 Stationsvorsteherklassen, die Güterverwalter in Kopenhagen, Güterexpedienten und Oberassistenten werden in dieser Beziehung als gleiches Gehalt beziehend betrachtet. Wenn jemand beim Aufrücken in eine höhere Stellung weniger Gehalt bezieht als er infolge der Alterszulage in der niedrigeren Stellung erhielt, so wird ihm der Unterschied so lange als persönliche Zulage bewilligt, bis er in der höheren Stellung das gleiche Einkommen wie in der bisherigen hatte. Für die beim Inkrafttreten des Gesetzes beim Staatsbahnbetrieb angestellten Beamten wird das für die Alterszulage maassgebende Dienstalter nach ihrer Anstellung in der jetzigen Stellung berechnet.

10. Wenn jemand nach den vom Minister des Innern getroffenen Gehaltsbestimmungen ein höheres Gehalt bezieht, als ihm nach dem neuen Gesetz zusteht, so wird ihm der Unterschied als persönliche Zulage bewilligt.

11. Die Stationsvorsteher nebst den Vorstehern der Eisfahrtanstalten, sowie die Expedienten der Halteplätze erhalten freie Wohnung. Lokomotivmeister erhalten freie Wohnung oder Entschädigung für die fehlende freie Wohnung nebst Heizung. Die Vorsteher der Eisfahrtanstalt auf Sprogö erhalten freie Wohnung, Feuerung und Beleuchtung nebst Benutzung des Ackerlandes der Insel. Den Büreaudienern kann vom Minister des Innern freie Wohnung, Feuerung und Beleuchtung zugestanden werden. Nähere Bestimmungen über Gewährung von Dienstwohnungen an andere Angestellte, über Gehaltsabzüge für solche Dienstwohnung, sowie über Benutzung und Unterhaltung von Dienstwohnungen usw. werden vom Minister des Innern gegeben.

12. Expedienten für Halteplätе, Büreaudiener, Brückenmeister, Rangir- und Bodenmeister, Rangir- und Bodenvorarbeiter, Ober-Stationsdiener, Zugführer, Packmeister, Schaffner, Ober-Brückenwärter, Brückenwärter, Wagenmeister, Magazinvorarbeiter, Stationsdiener, Lokomotivführer, Heizer, Vorarbeiter, Oberheizer, Schiffsheizer und Matrosen, sowie die übrigen Unterbeamten erhalten ihre Dienstkleidung nach der Kleiderordnung.

13. An Meilengeldern erhalten Lokomotivführer 8, Heizer 4, Zugführer 6, Packmeister 4 und Schaffner 2 Oere für die Meile. Die Regeln für Entschädigung der Zugbediensteten, welche Wagen über den Staatsbahnbereich hinaus begleiten, der Lokomotivbeamten, welche den Dienst auf Verschubslokomotiven versehen, sowie der Zug- und Lokomotivbeamten, welche Sonderzüge auf kurzen Strecken oder Arbeitszüge fahren, werden vom Minister des Innern festgesetzt.

14. Ober-Stationsdiener 2. Klasse, Stationsdiener, Brücken- und Stationsarbeiter, denen ihr Wohnsitz in Handelsstädten oder in Kopenhagen angewiesen ist, erhalten eine Theuerungszulage von 60 bezw. 120 Kr. jährlich. Auch diejenigen, welchen ihr Wohnsitz anderwärts angewiesen ist, können gleichfalls eine Zulage von 120 bezw. 60 Kr. jährlich erhalten, wenn die betreffenden Orte bezüglich der Theuerung des Lebensunterhalts nach dem Gutachten des Ministers des Innern mit Kopenhagen oder den Handelsstädten in eine Klasse gehören.

15. Für Dienstreisen im Inlande, sowie für Nachtdienst der Stations-, Lokomotiv- und Zugbeamten in dem Zeitraum von 11 Uhr Abends bis 5 Uhr Morgens, wenn während dessen Dienst verrichtet oder ausserhalb der Wohnung übernachtet werden muss, werden folgende Stundengelder gewährt: an die I. allgemeine Gehaltsklasse 75 Oere für die Stunde bezw. 9 Kr. für den Tag; II. allgemeine Klasse 55 Oe. bezw. 8 Kr.; III.—VI. allgemeine Klasse 30 Oe. bezw. 6 Kr.; VII.—XI. allgemeine, sowie I., II., IV., V. und VI. besondere Klasse 20 Oe. bezw. 4 Kr.; X. allgemeine, sowie III. und VII. besondere Klasse 15 Oe. bezw. 3 Kr.; endlich an die VIII.—X. besondere Gehaltsklasse 12 Oe. bezw. 2,40 Kr. Die näheren Regeln hierfür, sowie für Gewährung von Entschädigungen an Beamte, die zu zeitweiligem Dienst nach einem anderen Orte, Bahnhof oder Dienstbezirk, als wo ihnen ihr Wohnsitz angewiesen ist, versetzt werden, endlich für Gewährung von Umzugskosten an ständig den Wohnsitz wechselnde Beamte werden vom Minister des Innern festgesetzt.

16. Der Generaldirektor wird vom König mit Recht auf Ruhegehalt nach dem allgemeinen Ruhegehaltsgesetz ernannt; die der I. und II. Gehaltsklasse angehörenden Beamten werden gleichfalls vom Könige, aber ohne Recht auf solches Ruhegehalt, ernannt.

17. Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung der vorstehenden Gehaltsbestimmungen werden vom Minister des Innern entschieden und können nicht vor die Gerichte gebracht werden.

18. Das Gesetz vom 26. März 1870, betreffend Bestimmungen über die Gehaltsverhältnisse der Beamten und Bediensteten, ist mit Ausnahme des § 7 auf die beim Staatsbahnbetriebe angestellten Beamten nicht anwendbar.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Vereins - Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins ist der I. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 74 (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) und der VII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" herausgegeben worden.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse. Seitens der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind die neu aufgestellten Verzeichnisse Nr. 36 (Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld) und Nr. 60 (K. K. priv. Böhmische Nordbahn), sowie der II. Nachtrag zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 39 (Königliche Eisenbahndirektion Hannover) herausgegeben worden.

Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 36 und 60 werden die im März bezw. April 1891 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2652 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 2656 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der internationale Getreidemarkt und die Exportaussichten.

Mehr als 6000 Landwirthe und Getreidehändler aus aller Herren Länder hatten sich am 28. und 29. August d. J. in Wien zusammengefunden, um über die Gestaltung der Getreideernte in Europa, sowie über die diesfällige Ein- und Ausfuhrbedürftigkeit der verschiedenen Staaten verlässliche Auskünfte zu erhalten. Der verfügbare Ueberschuss des heurigen Bodenertrags ist kein erheblicher, ausserdem leidet der Getreidehandel durch die Geldkrise und den ungeheuren Weizenüberfluss in Amerika, welcher naturgemäss auf die Preise drückt; dazu kommt, dass Deutschland und England wesentlich bessere Ernteergebnisse als in den Vorjahren aufzuweisen haben. Der offizielle Bericht des Saatenmarktes hat unsere Exportfähigkeit in Weizen und Weizenmehl mit 1000000 bis 1500000 Metercentner, in Gerste und Gerstenmehl auf 4500000 bis 5000000 Metercentner veranschlagt, während wir in Roggen und Hafer keinen Ueberschuss haben. Das Geschäft beschränkte sich fast ausschliesslich auf Gerste, wovon 350000 bis 400000 Metercentner umgesetzt wurden. Unsere Getreideausfuhr wird daher leider hinter derjenigen früherer Jahre zurückbleiben, was um so betrübender ist, als man mit Rücksicht auf die durch das hohe Goldagio gehemmten Bestrebungen auf baldige Herstellung unserer Valuta grosse Hoffnungen darauf setzte, dass durch die gesteigerte Getreideausfuhr wesentliche Abhilfe geschaffen werden wird. Die Oesterreichisch-Ungarische Monarchie wird nur in dem einen Artikel, und zwar in der auch qualitativ ausgezeichneten Gerste, wovon Ungarn allein 2500000 Metercentner über die volle Ernte hinaus gefechst hat, auf dem Weltmarkte dominiren.

Transport explosiver Gegenstände.

Am 1. d. Mts. ist von der Oesterreichischen Regierung der I. Nachtrag zum Eisenbahn-Betriebsreglement, sowie der II. Nachtrag zur Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns einerseits und Deutschlands andererseits rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände im „Reichsgesetzblatt" veröffentlicht worden. In Nr. 102 des „Verordnungsbl. für Eisenb. u. Schifff." wird die Nothwendigkeit der Abänderung der erwähnten Vorschriften, mit Rücksicht auf die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses und auf die fortschreitende Entwickelung der Industrie, sowie auf die wünschenswerthe Uebereinstimmung mit den Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens und der Vereinbarung mit Deutschland ausführlich begründet. Beide Nachträge beziehen sich auf die Verordnung vom 1. August d. J., betreffend die Regelung des Transports explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen.

Kontrolstempel auf den Frachtbriefen in Farbe- und Reliefdruck.

Dem K. K. Handelsministerium sind Beschwerden darüber zugegangen, dass der gemäss § 52 Absatz 3 des Betriebsreglements (entspricht der Ausführungsbestimmung § 2 zum § 44 des Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen) auf den Frachtbriefen anzubringende Stempel der Bahnverwaltungen zumeist undeutlich erscheint. Dieselben wurden daher auf die Nothwendigkeit aufmerksam gemacht, von dem bisher gebräuchlichen Trockenstempel abzugehen und sich dafür einheitlicher, für Farbe und Reliefdruck eingerichteter Stempel zu bedienen. Dadurch würde nicht blos eine grössere Gewähr für die Deutlichkeit des Kontrolzeichens geboten, sondern auch insbesondere dann, wenn etwa für jede Bahnverwaltung eine besondere Farbe gewählt würde, die Kontrole erleichtert werden. Unter Uebersendung eines mit einem solchen Kontrolstempel versehenen Frachtbriefformulars wurden die Verwaltungen eingeladen, sich hierüber in der nächsten Direktorenkonferenz auszusprechen bezw. zu einigen.

Konzessionirung der Lokalbahn Plan-Tachau.

Das „R.-G.-Bl." veröffentlicht die Konzessionsurkunde für die Lokalbahn Plan-Tachau. Für diese Lokalbahn werden folgende Vergünstigungen gewährt: a) Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben und von derselben zu errichtenden Urkunden; b) die Befreiung von Stempel und Gebühren für die erste Ausgabe von Aktien und für die Uebertragung bei der Grundeinlösung, sowie für die Ertheilung dieser Konzession selbst; c) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Kupon-Stempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von 20 Jahren, vom Tage der Konzessionirung an gerechnet. Die Konzessionäre sind verpflichtet, den Bau der genannten Eisenbahn binnen längstens einem und einem halben Jahre zu vollenden. Den Konzessionären wird das Recht eingeräumt, eine Aktiengesellschaft zu bilden. Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen. Dagegen wird den Konzessionären das Recht eingeräumt, Prioritätsaktien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammaktien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben. Die Dividende, welche, bevor für die Stammaktien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsaktien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit 4% bemessen werden. Der Betrieb wird vom Staate für Rechnung der Konzessionäre geführt. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die konzessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit einzulösen.

Konzessionsbedingnisse für die Zweigbahn Morchenstern-Josefsthal.

Für diese Abzweigung von der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald wurde die Konzession bereits am 25. März 1893 („R.-G.-Bl." Nr. 69 und Nr. 54 des „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff.") publizirt. Nun werden in Nr. 101 dieses „Verordnungsblattes" die Konzessionsbedingnisse für diese etwa 6,5 km lange Linie veröffentlicht, welche ausser den allgemeinen Bestimmungen über den Bau, die Trasse, Betriebseinrichtungen und Fahrbetriebsmittel noch solche über die Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen enthalten, ferner in betreff der erforderlichen Materialien die Berücksichtigung inländischer Werke und bezüglich der Stationen die Bestimmung vorschreibt, dass deren durchschnittliche Entfernung von einander höchstens 3,2 km betragen darf.

Eröffnung der Lokalbahn Borossebes-Menyhaza.

Am 15. August d. J. ist die dem Grafen Friedrich Wenkheim gehörige schmalspurige, 21,2 km lange Lokalbahn Borossebes-Menyhaza, deren Betrieb die Direktion der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen führt, dem Betriebe übergeben worden. Die an derselben gelegenen Stationen Borossebes, Dezna und Menyhaza sind für den Gesammtverkehr, mit Ausnahme von lebenden Thieren, die Haltestelle Menyhaza-Fürdö für den Personen- und Gepäckverkehr, die Halte- und Ladestellen Szelezsan-Prezest, Bohány und Monyásza für den Personen- und Güterverkehr in ganzen Wagenladungen und die Haltestelle Ravna für den Personenverkehr eingerichtet. In der Station Borossebes findet das Umladen der Güter statt.

Eröffnung bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Budapest-Kitérö der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen sind auch auf Wagenladungsgüter ausgedehnt worden.

Bezeichnung von Stationen.

Die an der Linie Kufstein-Ala der K. K. priv. Südbahn gelegene Haltestelle Alle Nave führt fortab die Bezeichnung: „Nave San Felice".

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Monat Juli d. J.

In diesem Monate haben vereinnahmt (der Unterschied gegen das Vorjahr ist durch ± ausgedrückt):

a) die Ungarischen Staatseisenbahnen . . . . . 6 197 500 fl.
für 1 km 828 fl. (+ 4 247 fl., für 1 km ± 0 fl.),

b) die übrigen Haupt- bezw. Privatbahnen . . . . 1 175 383 „
für 1 km 840 fl. (— 14 795 fl., für 1 km — 11 fl.),

c) alle Lokalbahnen zusammen . . . . 692 844 „
für 1 km 202 fl. (+ 113 391 fl., für 1 km + 25 fl.).

alle bezeichneten Bahnen zusammen . . . . . 8 065 727 fl.
für 1 km 659 fl. (+ 102 843 fl., für 1 km + 1 fl.).

In den ersten 7 Monaten d. J. haben diese Bahnen vereinnahmt:

a)	41 584 740 fl.	(+ 1 769 557 fl.),	für	1 km	5 550 fl.	(+ 229 fl.)
b)	7 466 234 „	(+ 12 311 „),	„	1 „	5 333 „	(+ 9 „)
c)	4 280 197 „	(+ 609 399 „),	„	1 „	1 251 „	(+ 127 „)

zus. 53 331 171 fl. (+ 2 391 267 fl.).

Die kilometrischen Einnahmen sämmtlicher Ungarischen Eisenbahnen beziffern sich für die ersten 7 Monate d. J. auf 4 355 fl., d. i. + 140 fl. gegen das Vorjahr.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Juli d. J.

Zu der mit Ende Juni d. J. ausgewiesenen Zahl von 396,4 Eisenbahnbaukm sind durch den Beginn des Baues der Gailthalbahn (Lokalbahn Arnoldstein-Hermagor) 31,2 km, ferner der Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz 25,5 km und durch den Baubeginn des zweiten Geleises der Strecke Elbogen-Neusattel-Falkenau a. d. E. der Buschtêhrader Bahn 7,8 km zugewachsen. Da eine Betriebseröffnung nicht stattfand, so verblieben mit Schluss des Monats Juli d. J. 460,9 Kilometer in Bauausführung, wovon 96 km auf Staatsbahnen und 364,9 km auf Privatbahnen entfallen. — Die Vollendung ist in der nächsten Zeit zu gewärtigen bei der Strecke Wels-Unterrohr der Lokalbahn Wels-Aschach und beim zweiten Geleise in der Strecke Tetschen-Laube der Oesterreichischen Nordwestbahn; der namhafte Baufortschritt auf den Strecken Laibach-Grosslupp und Grosslupp-Gotschee der Unterkrainer Bahnen hält an. Die Zahl der im Monat Juli d. J. beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat sich infolge des Zuwachses der neuen Eisenbahnstrecken, wie auch infolge der günstigen Jahreszeit von 15 459 auf 17 617 erhöht und beträgt 38 im Durchschnitt für 1 km.

Zusatzbestimmungen und Ergänzungen zum Tariftheile I der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. tritt eine Reihe von Aenderungen zu diesem Tariftheile in Kraft. Zu den wichtigsten gehören folgende: Die Frachtsätze der Wagenladungsklassen B und C, sowie des Spezialtarifs 1 und 2 gelangen nur dann zur Anwendung, wenn von einem oder mehreren Artikeln der betreffenden Wagenladungsklasse, bezw. der betreffenden Spezialtarife — mit Ausnahme der unter f) genannten Artikel — mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen verladen werden oder wenn die Fracht für dieses Gewicht für den Frachtbrief und Wagen gezahlt wird. Die Frachtsätze des Spezialtarifs 3 finden dagegen nur bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des für den Transport beigestellten Wagens Anwendung. Punkt IV dieses Nachtrags enthält folgende Aenderung: „Wenn die Fracht entsprechend der Tarifirung des betreffenden Artikels bis 6,3 m Länge, für das faktische Gewicht mindestens jedoch für 20 000 kg für die zwei verwendeten Wagen, bezw. bei den Artikeln, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte vorgeschrieben ist, für die Summe des Ladegewichtes der zwei verwendeten Wagen gezahlt wird, so ist für den erforderlichenfalls als Schutzwagen beigestellten dritten, eventuell vierten Wagen keinerlei Gebühr zu entrichten. Auf Beistellung anderer Wagen als solche von 10 000 kg Ladegewicht hat der Absender auch bei solchen Transporten keinen Anspruch. Vorstehende Bestimmungen finden auch auf Artikel von mehr als 19 m Länge Anwendung, wenn über deren Zulässigkeit zum Transport vorher Vereinbarungen mit der Verwaltung der Aufgabestation getroffen werden."

Das Russische Getreide und die Oesterreichischen Bahntarife.

Die Ergebnisse der Unterhandlungen der Russischen Delegirten mit den Oesterreichischen Bahnverwaltungen unterliegen noch der Zustimmung des Handelsministeriums. Inzwischen ist eine Verlautbarung der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen im „Verordn.-Bl. f. E. u. Sch." erschienen, laut welcher im Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr, ferner im Oesterreichisch-Russischen Grenzverkehr, endlich im Verkehr Russisch-Oesterreichischer Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerischer Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits die Umschüttungsgebühren aufgelassen werden. Es gelangen daher die in den Ausnahmetarifen für Getreide usw. für die obenbezeichneten Verkehre enthaltenen, zu Gunsten der Russischen Südwestbahn bisher zur Einhebung gelangten Gebühren für die Umschüttung in Radziwilow und Woloczysk vom 1. d. Mts. ab nicht mehr zur Anwendung.

Haftung der den Betrieb führenden Bahn für einen Unfall. (Rechtsfall.)

Auf einer von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen betriebenen Lokalbahn verunglückte ein Reisender. Die von dessen Hinterbliebenen gegen diese Lokalbahn angestrengte Entschädigungsklage wurde von der I. Instanz abgewiesen, welches Urtheil vom K. K. Ober-Landesgericht in Prag am 11. Januar 1893 aus folgenden Gründen bestätigt wurde. Nach dem Unfallgesetze (vom 5. März 1869 R.-G.-Bl. Nr. 27) wird vermuthet, dass die Ereignung, bezw. der Unfall durch ein Verschulden der Bahn oder ihrer Leute verursacht wurde. Die Beklagte ist allerdings Eigenthümerin der Bahn, auf welcher sich der Unfall ereignet hat; allein es ist notorisch und dem Kläger überdies infolge seines Schreibens an die Generaldirektion bekannt, dass diese und nicht die beklagte Gesellschaft den Betrieb auf der fraglichen Bahn führt. Als Betriebsunternehmer erscheint daher der Staat bezw. die gedachte Generaldirektion; deshalb ist diese und nicht die Lokalbahngesellschaft für den fraglichen Unfall haftbar, zumal da nicht dargethan worden ist, dass der Bahneigenthümerin eine Ingerenz auf die Betriebsanlagen, die Anstellung der Betriebsbediensteten, des Zugpersonals und den Betrieb selbst zusteht, da der Kläger somit nicht berechtigt ist, die Entschädigung von der beklagten Eigenthumsbahn in Anspruch zu nehmen, so hat er die Person des Beklagten verfehlt, woran auch der Umstand nichts ändert, dass die Beklagte der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen den Streit verkündet hat. Kläger musste deshalb, ohne dass es einer meritorischen Entscheidung bedurfte, abgewiesen werden. — Diese Urtheilsbestätigung ist rechtskräftig, weil im summarischen Verfahren eine ausserordentliche Revision unzulässig ist. („Verord.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 89/1893.)

Generalversammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfallsversicherungs-Anstalt der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Das K. K. Ministerium des Innern hat erst kürzlich die Beschlüsse dieser am 30. Mai unter dem Vorsitze des Hofrathes, Dr. Zehetner abgehaltenen Versammlung und den von ihr genehmigten Geschäftsbericht für das Jahr 1892 bestätigt. Dem letzteren sind folgende Daten zu entnehmen: Die Zahl der versicherten Personen (30 350) hat gegenüber dem Vorjahre um 1 634, jene der versicherten Betriebe (1 800) um 34 zugenommen, dagegen die Zahl der Arbeitstage der versicherten Personen und die Höhe der versicherten Lohnsummen um 414 943 Tage bezw. 37 559 fl. abgenommen. Von den im Berichtsjahre erstatteten 1 251 Unfallsanzeigen begründeten 303, d. i. 24% eine Entschädigung. Von diesen 303 Unfällen hatten 248 vorübergehende Erwerbsunfähigkeit von mehr als 4 Wochen, 35 dauernde theilweise Erwerbsunfähigkeit, 10 dauernde gänzliche Erwerbsunfähigkeit und 10 den Tod zur Folge. 208 der in Rede stehenden Unfälle kamen in Werkstätten und 49 in Heizhäusern vor; der Rest vertheilte sich auf die übrigen versicherungspflichtigen Betriebe. Im Berichtsjahre wurde in 5 Fällen an das Schiedsgericht der Anstalt appellirt; von diesen Klagen wurden 2 noch vor der Verhandlung zurückgezogen, die 3 anderen abgewiesen. Das Jahr 1892 für sich betrachtet, schloss mit einem Ueberschuss von 38 915 fl. ab. Wenn trotzdem der bis Ende 1891 erzielte Ueberschuss von 172 805 fl. sich um 26 389 fl. verringert hat, so ist dies darauf zurückzuführen, dass einerseits sämmtliche versicherungspflichtigen Betriebe seit 1. Januar 1892 in das niedrigste Gefahrenprozent der betreffenden Gefahrenklasse eingereiht und dadurch die Beiträge der Mitglieder um 19 453 fl. herabgemindert wurden, andererseits im Jahre 1892 46 841 fl. mehr Entschädigungen für Unfälle aus den Vorjahren geleistet werden mussten, als zu diesem Zwecke reservirt waren. Nach Genehmigung der Betriebsrechnung und der Bilanz für das Jahr 1892 wurde einstimmig beschlossen, aus den bis Ende des Jahres 1892 erzielten Betriebsüberschüssen einen Betrag von 38 000 fl. zur Bildung eines Reservefonds für etwa erst in Zukunft auf Grund des § 39 des Unfallversicherungs-Gesetzes zur Anmeldung gelangende Entschädigungen zu verwenden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Trotz der trüberen Exportaussichten war doch die Stimmung für Aktien der Eisenbahnen eine bessere; deren bisher erzielte Mehreinnahmen weisen so bedeutende Ziffern aus, dass die Aktionäre derselben, selbst bei der Eventualität vorübergehender Verkehrsstörungen, wie z. B. durch die Cholera, ihre Rechnung finden werden. Die Gefahr wirthschaftlicher Verwicklungen in Amerika ist geschwunden und das Gold

agio sinkt allmählich. Ohne bekannte Motive erhöhten sich Nordbahn (2870), Nordwestbahn (212), Elbethalbahn (233,50), Staatsbahn (298) und Südbahn (104,25). Für die Böhmische Westbahn (384) war die bevorstehende Verstaatlichungsverhandlung und für die Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn (215) die Erwägung maassgebend, dass ihr der Ungarische Staat eine Minimalrente von 9,944 % bis zum Jahre 1985 garantirt. Mit 1. d. Mts. ist die amtliche Notirung der Eisenbahn - Staatsschuldverschreibungen, und zwar der 4,75 % der Rudolfsbahn und der 5 % der Vorarlberger Bahn entfallen, nachdem deren sämmtliche Titres seit diesem Tage zur Rückzahlung gelangen.

Schmalspurbahnen im Gebiete der Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

In einem Anhange zu den statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins werden die schmalspurigen Eisenbahnen behandelt.

Die Ergebnisse der dem Verein angehörigen schmalspurigen Bahnen im Rechnungsjahre 1891 umfassen:

1. die von der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen betriebene, 5,17 km lange Eichstätter Bahn (Eichstätt-Bahnhof-Eichstätt-Stadt);
2. die von der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg betriebene 7,00 km lange Ocholt-Westersteder Bahn;
3. die dem Sächsischen Staatseisenbahnnetze angehörigen, im ganzen 261,07 km langen Bahnen: Wilkau-Saupersdorf, Hainsberg-Kipsdorf, Oschatz-Döbeln, Radebeul-Radeburg, Klotzsche - Königsbrück, Zittau - Markersdorf, Mosel - Ortmannsdorf, Potschappel - Wilsdruff, Wilischthal - Ehrenfriedersdorf mit Oberherold-Thum, Mügeln-Nerchau-Trebsen, Schönfeld - Geyer, Grünstädtel - Oberrittersgrün, Mügeln-Geising-Altenberg und Oschatz-Strehla, sowie Zittau-Oybin mit Zweigbahn Bertsdorf-Jonsdorf;
4. die von der Grossherzoglichen Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn betriebene, 6,61 km lange Doberan-Heiligendammer Eisenbahn;
5. die von der Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen betriebene, 15,11 km lange Eisenbahn Nagold-Altensteig;
6. die von der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen betriebenen, im ganzen 27,99 km langen Bahnen Colmar-Markolsheim und Lützelburg-Pfalzburg;
7. die von dem Transportunternehmer R. Pringsheim in Beuthen i. Oberschlesien betriebenen, im ganzen 109,71 km langen Schmalspurbahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau;
8. die von der Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen betriebenen, im ganzen 36,78 km langen Bahnen Ludwigshafen-Dannstadt und Ludwigshafen-Grosskarlbach;
9. die zu den Königlich Rumänischen Staatseisenbahnen gehörigen, 90,26 km langen Schmalspurbahnen Bacau - Piatra (Neamtu) und Crasna-Dobrina-Husi;
10. die von der K. K. Eisenbahn - Betriebsdirektion in Linz betriebene, 27,34 km lange Lambach - Gmundener Eisenbahn;
11. die von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen betriebene, 22,90 km lange Eisenbahn Gran-Bresnitz (Garamberzencze)-Schemnitz (Selmeczbánya);
12. die von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen betriebene, 32,77 km lange Eisenbahn Taraczköz-Tereselpatak-Kobilaerdö und
13. die von der Betriebsleitung der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn betriebene, 25,51 km lange Schmalspurbahn Gölniczbánya - Prakfalu - Szepes-Remete - Szomolnokhutta.

Die unter den laufenden Nummern 1—3, 5, 6 und 8—13 aufgeführten Bahnen dienen dem Personen- und Güterverkehre und die unter laufender Nr. 4 aufgeführte Doberan-Heiligendammer Eisenbahn nur dem Personenverkehre, während die unter laufender Nr. 7 bezeichneten Schmalspurbahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau nur für den Güterverkehr bestimmt sind. Die Spurweite derselben schwankt zwischen 0,75 (Rollbahn bei Louisenhain 0,60) und 1,106 m. Die stärkste Neigung von 1 : 25 hat die Nagold-Altensteiger Bahn (Rollbahn bei Louisenhain 1 : 11), der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke von 19 m befindet sich bei den Schmalspurbahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau. Von den zusammen 668,22 km langen Bahnen sind nur auf eine Länge von 81,92 km öffentliche Strassen als Unterbau mitbenutzt. Am Schlusse des Berichtsjahres betrug bei den vorstehend bezeichneten Bahnen das verwendete Anlagekapital zusammen 43 169 753 *M.* oder durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge 67 360 *M.* Der Betrieb wurde vermittelst 141 Lokomotiven, 370 Personenwagen und 4 534 Gepäck- und Güterwagen ausgeführt, welche zusammen 2 331 061 Lokomotivnutzkm und 49 925 211 Wagenachskm zurückgelegt haben. Befördert wurden 3 461 330 Personen auf 37 090 527 Personenkm und 3 510 962 t Güter auf 41 838 789 tkm.

Die Gesammteinnahme betrug 3 340 234 *M.*, d. i. für jedes Kilometer Betriebslänge 5 793 *M.*, die Gesammtausgabe 2 339 638 *M.*, d. i. für jedes Kilometer Betriebslänge 3 852 *M.* und der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben 1 186 697 *M.*, d. i. für jedes Kilometer Betriebslänge 1 647 *M.* Drei Bahnen hatten einen Einnahmeausfall zu verzeichnen, und zwar die Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn von 18 384 *M.*, die Elsass-Lothringischen Schmalspurbahnen von 97 844 *M.* und die Gran-Bresnitz-Schemnitzer Eisenbahn von 69 873 *M.*

Die Ausgaben betrugen in Hunderttheilen der Einnahmen 70,04 und der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben 29,96 bezw. der letztere in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 2,35.

Im Berichtsjahre waren bei den Schmalspurbahnen 449 Angestellte und 709 Arbeiter im Tagelohn, zusammen 1 158 Personen beschäftigt, für welche an Besoldungen, Löhnen und anderen Bezügen 1 109 622 *M.* aufgewendet wurden.

Aus Belgien.

Die Nationale Nebenbahngesellschaft in 1892.

Diese Gesellschaft besass Ende 1891 die Konzession für 54 Linien mit einer Gesammtlänge von 1 082,1 km; im Laufe des Jahres 1892 erhielt sie die Konzession für fernere 10 Linien von zusammen 86,9 km Länge. Da aber verschiedene dieser Linien nur Ausdehnungen schon bestehender Strecken sind, bezw. zwei derselben bereits im Jahre 1892 vereinigt wurden, so umfasste das Bahnnetz zu Ende des Berichtsjahres 59 Linien von 1 169 km Länge; hierzu kamen die am 23. Februar bezw. 20. März d. J. konzessionirten Linien Clavier-Comblain au Pont (26,2 km) und Grimberghen - Londerzeel (13,4 km), so dass sich jetzt 61 Linien von 1 208,6 km Länge ergeben. Im Betriebe sind davon 49 Linien von 1 017,8 km Länge, während sich 12 Linien von 190,8 km Länge im Bau befinden oder in kurzem in Angriff genommen werden.

Von den sämmtlichen konzessionirten Linien haben oder erhalten 49 Linien (952 km) die Spurweite von 1 m, 7 Linien (210,1 km) eine solche von 1,067 m und 5 Linien (46,5 km) die Vollspur von 1,435 m. Als allgemeine Spurweite ist von der Nationalen Nebenbahn die Meterspur angenommen worden, weil sie die billige Herstellung der Bahn gestattet und sich der Verkehrsentwickelung, die in Belgien die Nebenbahnen erwarten können, vollkommen anpasst. Die Spurweite von 1,067 m ist mit Rücksicht auf den Wagenübergang für einige an Holländische Kleinbahnen anschliessende Linien gewählt worden und bietet die gleichen Vortheile wie die Meterspur. Die Vollspur endlich ist nur ausnahmsweise für Linien zugelassen worden, die bei geringer Länge einen verhältnissmässig bedeutenden Verkehr zu bewältigen haben; solche Linien würden gegen den Wettbewerb der Strassenfuhrwerke nicht aufkommen können, wenn die Waaren ausser der eigentlichen Fracht auch noch die Umladungskosten zu tragen hätten.

Abgesehen von den konzessionirten Linien hat die Regierung auf Antrag der Gesellschaft noch 65 Linien von 1 101,6 km in Aussicht genommen; ausserdem ist von der Gesellschaft die Berücksichtigung von ferneren 18 Linien von 259 km Länge beantragt worden. Die Wirksamkeit der Gesellschaft bethätigte sich also im ganzen bei 144 Linien von 2 569,2 km Länge.

An Beamten waren angestellt bei der Generaldirektion 119, im äusseren Dienst 70; doch ist zu berücksichtigen, dass der Betrieb der einzelnen Linien verpachtet ist. Um diese Beamten sicher zu stellen, hat die Verwaltung vom 1. Oktober 1892 ab eine Alters-Versorgungskasse (caisse de prévoyance) sowie eine Wittwen- und Waisenkasse (caisse de pensions) vorläufig eingerichtet.

Für die im Betriebe befindlichen 49 Linien (1 017,8 km) sind an Anlagekapital 45 526 000 Frcs. genehmigt und 43 181 947 Francs verwendet; für 35 Linien standen noch 2 937 889 Frcs. an Anlagekapital zur Verfügung, während es bei 14 Linien um 593 836 Frcs. überschritten war.

Für die im vollen Betriebe gewesenen 49 Linien (992 km) beliefen sich die Einnahmen aus dem Personenverkehr auf 3 095 002 Frcs., aus dem Gepäckverkehr auf 10 133 Frcs., aus dem Güter- und Viehverkehr auf 836 060 Frcs. und aus verschiedenen Quellen auf 34 453 Frcs., im ganzen also auf 3 975 649 Frcs. oder 4 234 Frcs. für 1 km Betriebslänge.

Die Betriebsausgaben betrugen nach dem den Pächtern zugebilligten Satze 2 705 013 Frcs., an ausserordentlichen Betriebskosten 22 830 Frcs. und an allgemeinen Verwaltungskosten 159 197 Frcs., zusammen also 2 887 040 Frcs. oder 72,62 % der Einnahme.

Es bezifferte sich infolge dessen der Betriebsüberschuss auf 1 088 609 Frcs. und erhöhte sich durch 83 993 Frcs. Zinsen verfügbarer Kapitalien auf 1 172 602 Frcs. Davon entfielen nach den Satzungen als 1. Gewinn auf die Körperschaften 991 582 Frcs. und auf die Privat-Antheilhaber 75 552 Frcs., als Gewinnantheil des Verwaltungsrathes und der Generaldirektion 16 228 Frcs., als Rücklage in die Vorsichtskasse 24 921 Francs, als 2. Gewinn an die Körperschaften 35 012 Frcs. und an die Privat-Antheilhaber 2 369 Frcs., endlich als Ausstattung der allgemeinen Rücklagen 37 382 Frcs. Der Gesammt-Betriebsfehlbetrag von einzelnen Linien belief sich für 1892 auf 14 700 Frcs. und seit Bestehen der Gesellschaft auf 64 972 Frcs., er wird aber vollkommen durch die zu diesem Zweck bestimmten allgemeinen Rücklagen in Höhe von 160 907 Frcs. gedeckt, während ausserdem die Vorsichtskasse noch einen Bestand von 107 271 Frcs. hat.

Durch Königlichen Erlass vom 30. Mai 1892 ist die Gesellschaft ermächtigt worden, eine neue 3 % Anleihe von 18 000 000 Frcs. auszugeben. Der günstige Stand des Geldmarktes hat gestattet, alle von den Körperschaften zu 3,60 und 3.55 % gezeichneten Jahresbeträge (Zinsen und Tilgung) auf 3,50 % rückwirkend zu ermässigen. Von den Linien, die wenigstens 1 Jahr im Betriebe waren, hatten 14 einen Gewinn von mehr als 3,5 % (den Satz der Jahreszahlungen) gegeben, so dass die als Antheilhaber betheiligten Körperschaften und Privatpersonen noch einen 2. Gewinn erhielten; die an diesen 14 Linien als Antheilhaber betheiligten Gemeinden brauchten also nicht nur keine Jahreszahlung zu leisten, sondern empfingen noch einen gewissen Betrag und hatten nebenbei den Vortheil, an eine Nebenbahn angeschlossen zu sein. Von dem Gesammtnetz hatten 22 Linien einen höheren, 17 einen niedrigeren Gewinn als 1891. Der durchschnittliche Ertrag belief sich für das in Höhe von 39 096 000 Frcs. gezeichnete Kapital auf 2,76 % gegen 2,75 % in 1891 und 2,65 % in 1890.

Aus Asien.

Türkei.

Am 31. Dezember 1891 war die **Anatolische Eisenbahn** von Haïdar Pascha bis Biledjik (232 km) im Betriebe; im Jahre 1892 wurden fernere 346 km bis Angora eröffnet, und zwar am 16. März Biledjik-Iné Oeunu (48 km), am 18. Juni Iné Oeunu-Alpu Keui (72 km), am 31. August Alpu Keui-Sari Keui (53 km), am 2. Dezember Sari Keui-Beylik Keupru (62 km), am 12. Dezember Beylik Keupru-Polatli (20 km und am 31. Dezember Polatli-Angora (91 km). Die Bahnlänge belief sich demnach Ende 1892 auf 578 km, doch betrug die durchschnittliche Betriebslänge nur 333,89 km (gegen 217,42 km in 1891). Die Vollendung der Linie bis Angora wurde durch unvorhergesehene Schwierigkeiten verzögert, weshalb die Baufrist von der Kaiserlichen Regierung mit gewohntem Billigkeitssinn vom 4. Oktober auf den 15. Dezember, an dem die vorläufige Abnahme erfolgte, erstreckt wurde; überhaupt hat sich während der Ausführung des Baues nie die geringste Schwierigkeit mit der Türkischen Regierung und den Behörden ergeben.

Befördert wurden 775 679 Personen (gegen 728 813 in 1891), 10 185 (9 210) t Gepäck und Eilgut, 37 714 (10 520) Stück Vieh und 60 572 (64 990) t Frachtgut. Von den 775 679 beförderten Reisenden entfielen auf die Vorortstrecke Haïdar Pascha-Pendik (25 km) 364 628 (328 466) Personen, auf den übrigen Theil der Stammlinie Haïdar Pascha-Ismidt 300 581 (316 906) und auf die Neubaulinie Ismidt-Angora 110 470 (83 441). Auf der genannten Vorortstrecke hatte sich der Personenverkehr schon im Vorjahre rasch entwickelt; diese Entwickelung wurde auch 1892 nicht unterbrochen, obwohl die Schifffahrtsgesellschaft Mahsussé durch neu eingelegte Schiffsverbindungen zwischen den Stationen der Vorortstrecke in scharfen Wettbewerb mit der Eisenbahn trat. Die Geldsendungen sind um die Hälfte gegen das Vorjahr herabgegangen, weil die Postverwaltung viel niedrigere Tarife als die Eisenbahn für Geldsendungen eingeführt und diese dadurch an sich gezogen hat; bei der mit Werthsendungen verbundenen Gefahr liegt es indessen nicht im Interesse der Gesellschaft, mit der Post in dieser Richtung in Wettbewerb zu treten.

Der Frachtgutverkehr zeigt eine Verminderung von 4 418 t gegenüber dem Vorjahre, aber da die Frachtgutsendungen durchschnittlich längere Strecken durchlaufen haben, so hat sich die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer von 8 712 844 auf 10 309 091 gehoben. Die Verringerung des Gewichts hat darin seinen Grund, dass im Jahre 1892 in den von der Bahn durchzogenen Gegenden grosse Trockenheit herrschte, durch welche die Getreide- und Gemüseernte gelitten hat; infolge dessen hat die Bahn rund 8 000 t Getreide und etwa 800 t Gemüse weniger als im Vorjahre ausgeführt. Die Vermehrung der anderen Frachtgegenstände hat den Ausfall an Getreide und Gemüse zur Hälfte ausgeglichen; in den dem Verkehr neu erschlossenen Gebieten hat aber bereits eine viel grössere Gütererzeugung wie früher stattgefunden und wenn sich die Betriebseröffnungen rascher dem Verkehrsmittelpunkt Angora genähert hätten, würde sich der Ausfall an Getreidesendungen wesentlich verringert haben. Die Kaiserliche Regierung ist übrigens darauf bedacht, diese weiten Strecken fruchtbaren Landes, die bis jetzt infolge des Mangels an Arbeitskräften nutzlos dalagen, dem Anbau zuzuführen; sie hat schon eine ziemlich grosse Anzahl jener muhammedanischen Bauern, die von den Ufern der Donau, aus Bulgarien und Thessalien auswandern, auf der Hochebene zwischen Eskischehr und Angora angesiedelt und beabsichtigt mit dieser Besiedelung von Inner-Kleinasien, namentlich im Verkehrsgebiet der Bahn fortzufahren. Auf Wunsch der Regierung geniessen diese Auswanderer Fahrpreisermässigung auf dem gesammten Bahnnetz.

Fast die Hälfte des gesammten Frachtguts machte 1892 Getreide aus (29 973 t); in weitem Abstand folgten frische Trauben (4 144 t), Mehl und Teig (3 736 t), Wolle (3 508 t), verschiedene Früchte, Gemüse, Manufakturwaaren, Tabak, Möbel und Hausgeräth, leeres Packzeug und Landwein. Die Viehsendungen haben sich stetig gesteigert und es erscheint schon jetzt als bewiesen, dass, nachdem nunmehr die ganze Bahn im Betriebe ist, die Vieh-, namentlich die Schafsendungen eine grosse Ausdehnung erreichen und eine wichtige Einnahmequelle bilden werden.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 1 163 570 Frcs. (44,2 % der Gesammteinnahme), für Gepäck und Eilgut 220 961 Frcs. (8,4 %), für Thiere 59 953 Frcs. (2,3 %), für Frachtgut 1 170 547 Frcs. (44,3 %), endlich aus verschiedenen Quellen 15 898 Frcs. (0,6 %), im ganzen also 2 630 929 Frcs. oder 7 880 Frcs. für 1 km Betriebslänge. Diese kilometrische Einnahme ist um 2 210 Frcs. geringer als diejenige des Vorjahres; es liegt dies einerseits an der Trockenheit, hauptsächlich aber daran, dass die im Laufe des Jahres in dem dünn bevölkerten Pursakthale eröffneten Theilstrecken von bedeutenden gewerblichen und Verbrauchsorten weit entfernt liegen und noch dazu in einer für die Ausfuhr wenig günstigen Zeit dem Betriebe übergeben wurden.

Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 1 333 667 Frcs. oder 3 994 Frcs. für 1 km; die kilometrische Betriebsausgabe betrug 1889 noch 5 389 Frcs. und fiel seitdem von Jahr zu Jahr. An Betriebsüberschuss verblieben 1 297 262 Frcs. oder 3 885 Frcs. für 1 km.

Nach Hinzutritt des Uebertrages aus dem Vorjahre, von Kursgewinnen und der Einnahmegewähr des Staates ergab sich ein Erträgniss des Geschäftsjahres 1892 von 3 346 633 Frcs.; die Verzinsung der Schuldverschreibungen nahm davon 2 068 920 Frcs. in Anspruch, so dass 1 277 713 Frcs. zur Verfügung der Hauptversammlung standen. Es wurden 125 108 Francs den Erneuerungsrücklagen, 30 000 Frcs. der Unterstützungskasse und 63 885 Frcs. den allgemeinen Rücklagen zugeführt, 1 012 500 Frcs. als Gewinn (4,5 %) an die Antheilscheine vertheilt und 46 220 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Die auf Erlangung der Konzession für die Strecke Haïdar Pascha-Skutari bezüglichen Verhandlungen haben die vollständige Uebereinstimmung mit dem Arbeitsministerium ergeben, doch ist die Konzession noch nicht ertheilt. Bezüglich der Ergänzungslinien Eskischehr-Konia und Angora-Kaisarie wurde am 3./15. Februar d. J. ein Konzessionsvertrag mit der Türkischen Regierung geschlossen, der von der Hauptversammlung genehmigt wurde. Die Mittel zum Bau der zuerst in Angriff zu nehmenden Konialinie werden einerseits durch Erhöhung des Grundkapitals um fernere 15 000 000 Frcs., andererseits durch Ausgabe neuer Schuldverschreibungen aufgebracht; die Bestimmung über die Höhe des Anleihebetrages sowie des Zinses ist einem Ausschuss des Verwaltungsrathes übertragen, doch soll im laufenden Jahre eine Ausgabe neuer Schuldverschreibungen nicht stattfinden.

Auf Grund der Einnahmegewähr sowie an Bauzinsen hatte die Türkische Regierung der Gesellschaft für das Jahr 1892 den Betrag von 2 959 404 Frcs. zu zahlen. Nach der eingehenden Untersuchung, welche die Verwaltung der Türkischen Staatsschuld anstellte, ist diese Summe indessen nur scheinbar eine Last für den Türkischen Staatsschatz; denn überall, wo Eisenbahnen gebaut wurden, haben sich die Getreidezehnten in einer Weise vermehrt, dass diese Vermehrung allein schon für die Gewähr genügte, so dass keine Verminderung der für Staatszwecke nothwendigen Gelder eintrat.

Tonkin.

Der Französische Unterstaatssekretär der Kolonien hat mit der Eisenbahngesellschaft Phu Lang Thuong-Lang Son einen Vertrag vereinbart, nach welchem diese Linie einerseits bis Na Cham und bis zum Ufer des Long Tchéouflusses, andererseits bis Hanoï verlängert werden soll. Da die Verlängerungen mit einer Spurweite von 1 m gebaut werden

sollen, so muss die jetzige, mit 0,60 m Spurweite hergestellte, etwa 100 km lange Bahn nebst den Betriebsmitteln umgebaut werden.

Aus Afrika.

Südafrikanische Republik (Transvaal).

(Schluss aus Nr. 69).

Die Gesellschaft wurde namentlich infolge Englischer Umtriebe in den Zeitungen der Republik wegen ihrer hohen Tarife angegriffen; sie weist demgegenüber darauf hin, dass die Fracht bei Eisenbahnbeförderung von Durban bis Charlestown und bei Ochsenwagenbeförderung von Charlestown bis Johannesburg $10^1/_2$ bis 22 sh. für 100 Pfd. kostete, während sie jetzt für die viel längere Strecke von East London nach Johannesburg nur 7 sh. 8 d. beträgt. Die Tonne Kohlen (2 000 Pfd.) kostete ferner im Jahre 1888 noch 70 bis 80 sh., während der Preis jetzt auf 20 sh. gefallen ist; ausserdem war früher die Kohlenanfuhr während der Regenzeit überhaupt unmöglich. Zum Beweise, dass ihre Tarife im wesentlichen nicht höher sind als diejenigen der Kapländischen und Natalschen Staatsbahnen, gibt die Gesellschaft eine Uebersicht über die gesammten Südafrikanischen Eisenbahnen. Der Fahrpreis I. Klasse beträgt ebenso wie im Kapland und in Natal auch auf den Hauptlinien der Gesellschaft 3 d. für die Englische Meile und ist nur für die Witwatersrand-Strassenbahn auf 3,84 d. erhöht. Für die II. Klasse ist derselbe im Kapland und in Natal auf 2 d. und auf sämmtlichen Linien der Gesellschaft auf 2,4 d. festgesetzt, während derselbe für die III. Klasse (Farbige) in Kapland und Natal 1 d., auf den Hauptlinien der Gesellschaft 1,4 d. und auf deren Strassenbahn 1,28 d. betrug. An Fracht für Güter wird erhoben für die Tonne (2 000 Pfd.) und Meile 1. bezüglich der höchsten Klasse im Kapland: 6 d. bei Entfernungen bis 333 Meilen und 5 d. für die weitere Strecke, in Natal: 10,9 d. bei Entfernungen bis 20 Meilen und 5,2 d. für die fernere Strecke, auf der Hauptlinie der Gesellschaft: 7,2 d. nebst $^3/_4$ d. Ladegebühr für die Tonne, auf deren Strassenbahn: 6,4 d. nebst der gleichen Ladegebühr; 2. bezüglich der gewöhnlichen Güter im Kapland: 7 d. bei Entfernungen bis 20 Meilen und 4 d. für die fernere Strecke, in Natal: 9,5 d. bei Entfernungen bis 20 Meilen und 4,8 d. für die fernere Strecke, auf der Hauptlinie der Gesellschaft: 6 d. nebst $^3/_4$ d. Ladegebühr für die Tonne; 3. bezüglich der Massengüter im Kapland: 3 d. bei Entfernungen bis 20 Meilen und 1,73 d. für die fernere Strecke, in Natal: 8,2 d. bei Entfernungen bis 20 Meilen und 4,6 d. für die fernere Strecke, auf der Hauptlinie der Gesellschaft 3 d., auf deren Strassenbahn 3,2 d. Die Gesellschaft hat übrigens nur zwei Güter-Tarifklassen, nämlich die Normalklasse und Massengüter; die Güter der Normalklasse können aber, wenigstens auf der Hauptbahn, mit oder ohne Haftpflicht der Gesellschaft aufgegeben werden und dementsprechend ist der Tarif höher oder niedriger.

Zur Beschaffung der ferneren Baumittel beschloss die Hauptversammlung am 15. Oktober 1892, das Grundkapital von 11 Millionen Gulden (916 667 £) auf 14 Millionen Gulden (1 166 667 £) zu erhöhen — ein Beschluss, der am 17. Dezember 1892 vom König der Niederlande genehmigt wurde; Ende 1892 waren davon noch 1 091 Antheilscheine unbegeben. Ausserdem wurde am 22. November 1892 eine 5 % Anleihe von 12 Millionen Gulden (1 000 000 £) zum Kurse von 95,75 % zur Zeichnung aufgelegt und voll begeben; von dem Ertrage wurde u. a. der von den Bankhäusern der Gesellschaft gegebene Vorschuss im Betrage von 7 Millionen Gulden (583 333 £) zurückgezahlt. Ferner hat die Regierung am 14. Oktober 1892 einen mit 5,75 % verzinslichen Vorschuss von 7 217 735 fl. (601 478 £) der Gesellschaft gewährt und schliesslich wurde für die Barberton-Zweigbahn eine (noch unbegebene) 5 % Anleihe von 4 200 000 fl. (350 000 £) geschaffen.

Der Ueberschuss der Witwatersrand-Strassenbahn betrug 79 837 £, derjenige der Bergwerke 4 011 £; von der 83 848 £ betragenden Summe kommen in Abzug: 2 085 £ für Mitbenutzung der der Südbahn zugefügten Linie Johannesburg-Elandsfontein, 8 % der Betriebseinnahme = 13 593 £ zur Ansammlung von Rücklagen, 3 127 £ Zinsen für das über den Anschlag gebrauchte Kapital, endlich 24 362 £ zur Verzinsung und Tilgung der für die Strassenbahnanlage aufgenommenen 4 % Anleihe von 6 Millionen Gulden (500 000 £). Es bleiben demnach nach Bestreitung sämmtlicher Lasten und nach Verzinsung des ganzen Anlagekapitals noch 40 680 £, die in die Betriebsrechnung der Hauptbahn übertragen werden konnten und die Zinsengewähr des Staates für diese ermässigten — ein glänzendes Ergebniss!

Der Ueberschuss der Südbahn betrug 24 471 £, derjenige der Ostbahn 16 476 £; hierzu kamen 2 085 £ zu Lasten der Strassenbahn für Mitbenutzung der Strecke Elandsfontein-Johannesburg und 40 680 £, die von der Strassenbahnrechnung übertragen wurden; von der 83 712 £ betragenden Summe waren zu bestreiten: 306 £ für Wagenmiethe, 10 % der Betriebseinnahmen = 10 434 £ zur Ansammlung von Rücklagen und 36 236 £ für Zinsen der geliehenen Gelder (ausschl. Schuldverschreibungen). Die verbleibende Summe von 36 736 £ reichte indessen nicht aus, um die 103 140 £ erforderliche Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen und Antheilscheine zu bestreiten; die Regierung musste daher auf Grund der Zinsengewähr einen Zuschuss von 66 404 £ leisten. Auch dieses Ergebniss kann man als befriedigend bezeichnen, wenn man erwägt, dass die Südbahn nur $3^1/_2$ Monate im Betriebe war, die Ostbahn dagegen die Hochebene noch nicht erreicht hat, während die Lasten für das ganze Jahr und auch für das Kapital der Neubaulinien zu tragen waren. Alles deutet darauf hin, dass die Gesellschaft die Zinsengewähr des Staates nach Vollendung ihres Netzes kaum noch wird in Anspruch zu nehmen brauchen.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Recht der Hinterbliebenen des durch einen Betriebsunfall im Dienste getödteten Beamten auf Schadenersatz nach dem Haftpflichtgesetz, falls ihnen ein Entschädigungsanspruch auf Grund der Fürsorgegesetze nicht zusteht.** — R.-Fürsorge-Ges. vom 15. März 1886 §§ 8, 12; R.-Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 § 1. — Thatbestand: Am 17. Juni 1890 ist der damals 25 Jahr alte Bremser J. P., während er beim Betriebe der Eisenbahn seinen Dienst versah, in einem Betriebsamtsbezirk überfahren und getödtet worden. Klägerin, dessen 64 Jahr alte unterstützungsbedürftige Mutter, hat, gestützt auf §§ 1 und 3 des R.-Haftpflichtgesetzes unter der Behauptung, der Verunglückte sei nicht ihr einziger Ernährer gewesen, habe ihr aber von seinem Jahresverdienst von 1 040 ℳ eine monatliche Unterstützung von 35 ℳ zukommen lassen, die Verurtheilung des beklagten Eisenbahnfiskus zur Zahlung einer mit dem 18. Juni 1890 beginnenden Monatsrente von 30 ℳ beantragt. Während das Landgericht zu D. den Beklagten zur Zahlung von monatlich 25 ℳ an die Klägerin verurtheilte, erkannte das Ober-Landesgericht zu C., zunächst durch Zwischenurtheil auf Verwerfung der Einrede des Beklagten, dass Klägerin nach § 8 des Gesetzes vom 18. Juni 1887 keinenfalls mehr Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall erlittenen Schadens gegen den Staat erheben könne, im übrigen aber auf Verwerfung der vom Beklagten eingelegten Berufung. Die gegen dieses Urtheil eingelegte Revision ist für nicht begründet erachtet worden aus folgenden Gründen: „Insofern der verunglückte Bremser J. P. Preussischer Eisenbahnbeamter war, und während er beim Betrieb der Eisenbahn seinen Dienst versah, überfahren wurde, findet auf ihn das Preussische Fürsorgegesetz vom 18. Juni 1887 Anwendung und aus § 8 das., nach welchem die in den §§ 1 und 2 bezeichneten Personen einen Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall (§ 1) erlittenen Schadens gegen den Staat überhaupt nicht geltend machen können, leitet Revisionskläger ab, dass alle Hinterbliebenen, welche Alimentationsansprüche gegen den Verunglückten hatten, mit ihren Schadensersatzklagen gegen den Staat ausgeschlossen seien. Diese Auslegung ist nicht zu billigen. Nach § 12 des Reichsgesetzes, betreffend die Fürsorge für Beamte und Personen des Soldatenstandes infolge von Betriebsunfällen, vom 15. März 1886, stehen den unter das Preussische Fürsorgegesetz vom 18. Juni 1887 fallenden Beamten und deren Hinterbliebenen reichsgesetzliche Schadensersatzansprüche wegen im Dienst erlittener Betriebsunfälle nur gemäss §§ 8—10 des genannten Reichsgesetzes zu und bestimmt allerdings § 8, dass die in den §§ 1 und 2 bezeichneten Personen einen Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall (§ 1) erlittenen Schadens gegen die Betriebsverwaltung, in deren Dienst sie den Unfall erlitten haben, überhaupt nicht geltend machen können. Das Reichsgesetz vom 15. März 1886 schliesst sich dem Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 an, dessen § 2 regelt die Renten der Hinterbliebenen im allgemeinen nach Analogie der Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes und die §§ 8—10 entsprechen den §§ 95 und 98 des letzteren. Im § 95 ist aber bestimmt, dass die nach Maassgabe dieses Gesetzes versicherten Personen und deren Hinterbliebene einen Anspruch auf Ersatz des infolge eines Unfalls erlittenen Schadens nur gegen Betriebsunternehmer, Bevollmächtigte, Betriebs- und Arbeiteraufseher geltend machen können, gegen welche durch strafgerichtliches Urtheil festgestellt ist, dass sie den Unfall vorsätzlich herbeigeführt haben. Die Frage, ob hiernach alle Hinterbliebenen einer gegen die Folge von Betriebsunfällen versicherten Person von Entschädigungsansprüchen aus dem Haftpflichtgesetze ausgeschlossen seien, oder nur diejenigen, welche nach § 6 Nr. 2 des Unfallversicherungsgesetzes Rente anzusprechen haben, mithin Ascendenten des Verstorbenen nur dann, wenn dieser ihr einziger Ernährer war, ist von dem erkennenden Senate durch Urtheil vom 15. November 1887 und 7. April 1891 schon in letzterem Sinne entschieden worden. Eine gleiche Aus-

legung rechtfertigt sich aber bei § 8 des Reichsgesetzes vom 15. März 1886 und des Preussischen Gesetzes vom 18. Juni 1887 dahin, dass nur solche Personen, welche nach diesem Paragraphen Renten anzusprechen haben, von Schadensersatzansprüchen gegen die Betriebsverwaltung, in deren Dienst sie den Unfall erlitten haben, bezw. gegen den Staat ausgeschlossen sind, dass sonach ein Ascendent, welcher nach § 2 dieser Gesetze deshalb nicht rentenberechtigt ist, weil der Verunglückte nicht sein einziger Ernährer war, gleichwohl auf Grund der §§ 1 und 3 des R.-Haftpflichtgesetzes einen Schadensanspruch gegen den Eisenbahnfiskus erheben kann, wie ihm dies zustände, wenn der Verunglückte den Unfall nicht im Dienst erlitten hätte." (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 1. November 1892; Beil. I. 1893 S. 52 ff. D. Reichs-Anz.)

Bücherschau.

Der äussere Eisenbahnbetrieb. I. Band: Vorkenntnisse für den äusseren Eisenbahnbetrieb. Zeichnenkunde, Arithmetik, Geometrie, Physik, Mechanik. Mechanische Hilfsmittel der Eisenbahnen. Gemeinfasslich bearbeitet von R. Brosius, Königlicher Eisenbahndirektor, Harburg; R. Koch, Oberinspektor der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Mit 278 Abbildungen. Zweite umgearbeitete und verbesserte Auflage. Neue Ausgabe. Wiesbaden, Verlag von J. F. Bergmann. 1893.

Der vorliegende Band soll in das Studium der — bereits in Nr. 61 S. 590 d. Ztg. besprochenen — folgenden drei Bände des Werkes einführen. Für die Auswahl des Stoffes waren in erster Linie die bestehenden Prüfungsvorschriften einiger Beamtenklassen maassgebend, während dem Gebiete der „Mechanik" ein bei weitem grösseres Feld, und zwar nicht weniger als das Dreifache des den übrigen Wissenszweigen gespendeten Raumes gewidmet worden ist. Nach einander sind die statischen und dynamischen Verhältnisse sowohl der festen als auch der flüssigen und luftförmigen Körper besprochen; dabei ist in sehr sorgfältiger Weise überall das, was über den Eisenbahndienst wissenswerth und wichtig ist, aus dem Gesammtgebiete ausgewählt und in mustergültiger Klarheit zur Darstellung gebracht. Das Buch wird sich gewiss ebenso wie die übrigen Bände viele Freunde erwerben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die an der Bahnstrecke Zeitz-Gera zwischen den Stationen Köstritz und Gera neu errichtete Haltestelle Langenberg a/Elster wird — nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt — am 1. Oktober d. J. für den Personen-, Gepäck-, Privatdepeschen-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Berlin, den 8. September 1893. (1920)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Am 10. d. Mts. wird die Station Neurode des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin als Versandstation in den im Staatsbahntarif Berlin-Breslau enthaltenen Ausnahmetarif 19 D für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze, Abbrände und Schlacken einbezogen. Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft.

Breslau, am 4. September 1893. (1921)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2 betr. Mit Gültigkeit vom 10. September d. J. werden die an der neu eröffneten Bayerischen Privat-Lokalbahn Lam-Kötzting gelegenen Stationen Arrach, Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal in den Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr einbezogen. Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Dresden, am 2. September 1893. (1922)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von der Planitz.

Binnen-Gütertarif. Die im Ausnahmetarif 5 des Binnen-Gütertarifs für Steine von den Schlesischen Steine-Versandstationen nach Rosenthal bestehenden Ausnahmesätze gelten vom 12. d. Mts. ab auch für Station Schottwitz.

Breslau, den 4. September 1893. (1923)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 10. September d. J. werden die an der Bayerischen Lokalbahn Lam-Kötzting gelegenen Stationen Arrach, Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal in den Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft.

Magdeburg, den 1. Septbr. 1893. (1924)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Hanseatischer Güterverkehr. Am 1. Oktober 1893 treten für den Verkehr zwischen Alt-Rahlstedt, Station der Lübeck-Büchener Eisenbahn, einerseits und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 5. September 1893. (1925MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit dem 1. Oktober d. J. wird der in Tarifheft 1 vom 1. September 1892 auf Seite 87 enthaltene Schnittsatz des Ausnahmetarifs 6 (für Erze und Schlacken) von 12 auf 10 ₰ für 100 kg ermässigt.

Breslau, den 6. September 1893. (1926)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gmünd (Schwäbisch) wird zum 15. d. Mts. in die Klasse 5 des Westdeutschen Seehafen-Ausnahmetarifs aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 5. September 1893. (1927)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die im Belgisch-Badischen Kohlenausnahmetarif vom 1. Februar 1891 für „Basel transit (Westschweiz)" vorgesehenen Sätze gelten vom 1. September l. J. ab auch für Sendungen, die nach Stationen der Berner Oberlandbahn bestimmt sind.

Karlsruhe, den 5. September 1893. (1928)
Generaldirektion.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Torfstreu und Torfmull bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge von Almelo (Station der Holländischen Bahn und der Niederländischen Staatsbahn) Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen (Stationen der Niederländischen Staatsbahn) nach Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 7. September 1893. (1929)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Elbeumschlags-Verkehr. Die in der Vereinszeitung Nr. 27 vom 8. April d. J. unter (762) für Brünn publizirten Frachtsätze finden unter Einhaltung aller sonstigen Bedingungen auch auf Paraffin Anwendung.

Wien, am 2. September 1893. (1930)
Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 1. Oktober d. J. tritt zu dem Tarife für den Lokal-Güterverkehr zwischen unseren auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen, sowie für den Verkehr zwischen diesen Stationen einerseits und unseren auf Niederländischem Gebiete gelegenen Stationen andererseits vom 1. Oktober 1892 der II. Nachtrag in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Station Asperden und Berichtigungen.

Gennep, den 6. September 1893. (1931)
Die Direktion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordbrabant - Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 1. Oktober d. J. tritt zu dem Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden in unserem Binnenverkehr vom 1. Juni 1893 der I. Nachtrag in Kraft, enthaltend Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für die Station Asperden, sowie eine Ergänzung der zusätzlichen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands bezw. zu dem Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Gennep, den 6. September 1893. (1932)
Die Direktion.

Personen- und Gepäckverkehr Fortsetzung siehe Bekanntmachung Nr. 1934

4. Fahrplan-Bekanntmachungen.

Königliche Militär-Eisenbahn. Fahrplan vom 1. Oktober 1893 ab.
Mittel-Europäische Zeit. (M. E. Z.)

Berlin-Schiessplatz. Entfernung km	1. II u III. Kl. Ank.	1. Abf.	3. II. u III. Kl. Ank.	3. Abf.	5. II. u. III. Kl. Ank.	5. Abf.	Stationen	Schiessplatz-Berlin. Entfernung km	2. II. u III. Kl. Ank.	2. Abf.	4. II u III. Kl. Ank.	4. Abf.	6. II. u. III Kl. Ank.	6. Abf.
0,0	—	7.00	—	1.00	—	5.20	↓ Berlin (Milit. Bhf.) ↑	45,5	8.00	—	12.35	—	4.46	—
7,5	7.10	7.11	1.10	1.11	5.30	5.32	Marienfelde	38,0	7.49	7.50	12.24	12.25	4.34	4.36
14,5	7.20	7.21	1.20	1.21	5.41	5.43	Mahlow	31,0	7.39	7.40	12.14	12.15	4.23	4.25
22,0	7.30	7.31	1.30	1.31	5.52	5.53	Rangsdorf	23,5	7.28	7.30	12.04	12.05	4.13	4.14
30,5	7.41	7.43	1.41	1.43	6.03	6.06	Zossen	15,0	7.16	7.18	11.53	11.54	4.00	4.03
35,0	7.49	7.50	1.49	1.50	6.12	6.13	Mellen	10,5	7.09	7.10	11.46	11.47	3.53	3.54
37,5	7.54	7.56	1.54	1.56	6.17	6.22	Clausdorf	8,0	7.02	7.05	11.40	11.42	3.45	3.49
40,0	8.00	8.02	2.00	2.02	6.26	6.31	Sperenberg	5,5	6.55	6.58	11.34	11.36	3.37	3.41
45,5	8.09	—	2.09	—	6.38	—	↓ Schiessplatz ↑	0,0	—	6.48	—	11.28	—	3.30

Bemerkungen: Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens (5.59) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet. (1933 J)
Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn.

Personen- und Gepäckverkehr (Forts.). Die Schlafwagen der Schnellzüge 61 und 62, welche nach unserer Bekanntmachung vom 29. August d. J. ab 4. September d. J. bis und ab Warschau laufen sollten, werden bis auf weiteres wie seither nur zwischen Berlin und Alexandrowo verkehren.

Bromberg, den 5. September 1893. (1934)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft. Die Genossenschaftsmitglieder werden zu einer ausserordentlichen Genossenschaftsversammlung, welche am Donnerstag, den 21. d. Mts., 12 Uhr Mittags in Baden-Baden, Badischer Hof stattfinden wird, gemäss § 6 Abs. 4 des Genossenschaftsstatuts ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

1. Wahl eines stellvertretenden Vorstandsmitgliedes,
2. Verleihung der Pensionsberechtigung an den Vorsteher des Genossenschaftsbüreaus.

Lübeck, den 5. September 1893. (1935)
Der Genossenschaftsvorstand.
Textor,
stellv. Vorsitzender.

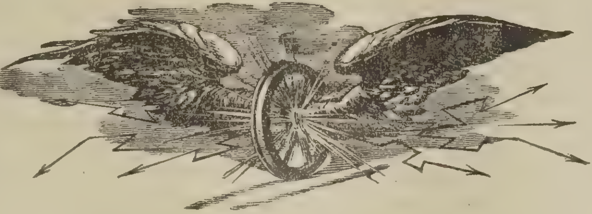
II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegen 2 Prospekte: a) von F. Soennecken's Verlag und b) von der Maschinenfabrik R. Wolf bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 71. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 13. September 1893.

Dieser Nummer liegt Nr. 17 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Ein Vergleich zwischen der Erfurter Schnellzuglokomotive und der Personenzuglokomotive der Pennsylvania-Eisenbahn bezüglich der Leistungen.

Auf Seite 11 der vor kurzem erschienenen „Fortschritte im Bau der Betriebsmittel“ werden die vierachsigen Erfurter Lokomotiven mit vorderem Drehgestell zur Beförderung von Personenzügen besprochen. Diese Lokomotiven sind in 2 Gattungen ausgeführt, nämlich als Verbundlokomotiven und als Lokomotiven mit einfacher Dampfdehnung; die letzteren für Schnellzüge und für Personenzüge. Alle 3 Arten von Lokomotiven haben jedoch im wesentlichen die gleichen Hauptabmessungen. Durch diese Wahl der gleichen Hauptabmessungen bei verschiedener Konstruktionsart, wird der Vermuthung Raum gegeben, dass durch längere Beobachtung bei Verwendung dieser beiden Lokomotivgattungen festgestellt werden solle, welche dieser Gattungen zur allgemeinen Einführung am geeignetsten sein möchte, und ob für die weitere Entwickelung des Lokomotivbaues bei den Preussischen Staatsbahnen das Prinzip der einfachen oder der doppelten Dampfdehnung maassgebend sein solle. Falls diese Vermuthung, was sich der Beurtheilung entzieht, Berechtigung hat, so ist es zu bedauern, dass zu diesem Vergleich nicht auch Erfurter Lokomotiven nach Amerikanischer Bauart der Vollständigkeit wegen herangezogen sind, was nach dem Bekanntwerden der Ergebnisse der Nordamerikanischen Studienreise der Herren Büte und von Borries wohl nahe gelegen hätte.

Um die Leistungen der Erfurter Lokomotiven festzustellen, sind mit je einer Lokomotive mit einfacher Dampfdehnung Versuche unter ganz gleichen Verhältnissen angestellt worden. Die Ergebnisse sind auf Seite 15 des oben erwähnten Werkes in derselben Form zusammengestellt, in der s. Zt. die Ergebnisse über die Leistungen der Normallokomotiven der Preussischen Staatsbahnen im „Organ für die Fortschritte im Eisenbahnwesen“, im Bande 1887, mitgetheilt worden sind.

Die Wahl der nämlichen Form ist zweifellos in der besten Absicht erfolgt; sie kann jedoch bei dem Leser vorübergehend zu dem Irrthum Veranlassung geben, dass diese Ergebnisse gleichwerthig seien mit den Ergebnissen aus den Versuchen mit den Normallokomotiven. Denn während die Ergebnisse über die Leistungen der Normallokomotiven thatsächlich Durchschnittswerthe der betreffenden Lokomotivgattung darstellen, können die bekanntgegebenen Leistungen der Erfurter Lokomotiven nur als Durchschnittswerthe der beiden Versuchslokomotiven angesprochen werden. Aus diesem Umstande, dass die Versuche nur mit je einer Lokomotive ausgeführt wurden, dürfte es sich allein erklären lassen, dass die Zugkräfte der Personenzuglokomotive theilweise kleiner ermittelt wurden, als die entsprechenden Zugkräfte der Schnellzuglokomotive.

Denn da der einzige Unterschied in den Hauptabmessungen der Versuchslokomotiven in der Grösse der Triebräder besteht, so hätte man erwarten sollen, dass die Personenzug-

lokomotive mit den 1,73 m grossen Triebrädern infolge der etwas schnelleren Umdrehungen derselben bei derselben Stundengeschwindigkeit und der dadurch bewirkten vermehrten Anfachung des Feuers mehr Pferdekräfte zu erzeugen imstande gewesen wäre, als es die Schnellzuglokomotive mit 1,96 m grossen Triebrädern vermocht hätte.

Aus diesem Grunde erscheinen die Angaben über die Leistungen der Personenzuglokomotive anfechtbar; denn wären sie richtig, so brauchte man nur der Schnellzuglokomotive noch grössere Räder zu geben, um ihre Leitungsfähigkeit bis zu jedem beliebigen Grade zu steigern.

Wie schon erwähnt, sind die Hauptabmessungen und Leistungen der Erfurter Lokomotiven in derselben Form zusammengestellt, die für die Normallokomotiven gewählt wurde, und zwar sind für eine Anzahl Steigungen die Wagenbruttolasten angegeben, die auf denselben mit bestimmten Geschwindigkeiten noch mit Sicherheit fortbewegt werden können. Diese Art der Darstellung ist zur Beurtheilung der Leistungen von Personenzuglokomotiven unbequem, weil wir durch die Konstruktion der Personenzugfahrpläne daran gewöhnt sind, für bestimmte Steigungen bei konstanter Last die dazu gehörige Fahrzeit zu ermitteln.

Eine Zusammenstellung, in welcher für eine bestimmte Anzahl von Zuggewichten für eine Reihe von Geschwindigkeiten die Grenzsteigungen angegeben werden, auf welchen diese Zuggewichte noch mit Sicherheit mit der zugehörigen Geschwindigkeit bewegt werden können, muss unseres Dafürhaltens klarere Anschauungen über die Leistungen der Personenzuglokomotive geben. In der nachstehenden Tabelle sind die Leistungen der $^2/_3$ gekuppelten Preussischen Normallokomotive für Personenzüge (ältere) und die der Erfurter Schnellzuglokomotive im obigen Sinne umgerechnet und einander gegenübergestellt.

Benennung der Lokomotive	Geschwindigkeit in der Stunde	Grenzsteigungen bis zu welchen die nachstehenden Wagenbruttolasten mit den daneben aufgeführten Geschwindigkeiten noch mit Sicherheit befördert werden können									
	km	30 t	60 t	90 t	120 t	150 t	180 t	210 t	240 t	270 t	300 t
$^2/_3$ gekuppelte Normal-Personenzuglokomotive der Preussischen Staatsbahnen (ältere)	30	1: 39	1: 54	1: 69	1: 87	1:106	1: 127	1:150	1: 176	1:205	1:238
	40	1: 46	1: 65	1: 86	1: 110	1:137	1: 170	1:209	1: 254	1:309	1:379
	50	1: 55	1: 79	1:109	1: 145	1:190	1: 249	1:331	1: 443	1:620	1:928
	60	1: 66	1:100	1:145	1: 209	1:305	1: 467	1:806	1:1 857	—	—
	70	1: 82	1:134	1:217	1: 373	1:782	1:4 366	—	—	—	—
	80	1:108	1:205	1:450	1:2 324	—	—	—	—	—	—
$^2/_4$ gekuppelte Erfurter Schnellzuglokomotive mit vorderem Drehgestell.	30	1: 31	1: 41	1: 51	1: 62	1: 74	1: 86	1: 99	1: 112	1:127	1:143
	40	1: 38	1: 50	1: 63	1: 77	1: 93	1: 110	1:129	1: 150	1:174	1:201
	50	1: 45	1: 60	1: 78	1: 98	1:121	1: 148	1:179	1: 217	1:264	1:322
	60	1: 52	1: 74	1: 99	1: 129	1:168	1: 218	1:285	1: 382	1:530	1:823
	70	1: 65	1: 94	1:134	1: 189	1:273	1: 414	1:708	1:1 663	—	—
	80	1: 82	1:130	1:207	1: 355	1:960	1:6 485	—	—	—	—
	90	1:114	1:214	1:493	1:5 940	—	—	—	—	—	—

Aus der vorstehenden Tabelle ersieht man, dass die Leistungen der Erfurter Schnellzuglokomotive die der Preussischen Normallokomotive nicht unerheblich übertreffen und das die Erfurter Type daher ganz geeignet ist, bei erforderlicher Verstärkung der Züge, den sonst unvermeidlichen Vorspann überflüssig zu machen, vorausgesetzt, dass die Gewichte der die Züge bildenden Wagen annähernd dieselben wie jetzt bleiben. Es ist jedoch jetzt bereits kaum zweifelhaft, dass sich infolge der Vermehrung der todten Last für einen Platz die Zuggewichte, wenn auch vorläufig nur für einige bevorzugte Schnellzugslinien, in absehbarer Zeit ganz erheblich vergrössern werden, und zwar wegen der seit einiger Zeit in Aufnahme gekommenen und sehr schnell beliebt gewordenen Personenwagen nach Amerikanischer Bauart. Fast jede Eisenbahndirektion der Preussischen Staatsbahnen besitzt bereits derartige Wagen und sollen nach den Verhandlungen im Abgeordnetenhause im laufenden Rechnungsjahre noch 120 Stück solcher Wagen beschafft werden. In den „Fortschritten im Bau der Betriebsmittel“ sind einige dieser Wagen beschrieben und abgebildet; die nachstehende Zusammenstellung der Gewichte der Wagen und der Anzahl der Plätze ist daselbst entnommen.

Bezeichnung der Königlichen Eisenbahndirektion	Bezeichnung der Gattung des Wagens	Gewicht des Wagens	Anzahl der Plätze	Gewicht eines Platzes	Bemerkungen
		I. Abtheilwagen.			
Erfurt	A. B.	31,68 t	42	754 kg	
Köln (lrh.) . . .	A. B.	30, 7 „	38	810 „	
		II. Durchgangswagen.			
Köln (rrh.) . . .	A. B.	34,1 t	25	1 364 kg	Es sind 15 Tages- und 10 Schlafplätze vorhanden.
Bromberg . . .	A. B.	29,2—30,92 t	20	1 460—1 546 kg	Diese 20 Plätze können in 10 Schlafplätze umgewandelt werden.
Magdeburg. . .	A. B.	29 t	28	1 035 kg	

Die durchschnittliche todte Last eines Platzes in einem der bis vor kurzem bei den Preussischen Staatsbahnen allein geführten 2 bis 3achsigen A. B. Abtheilwagen beträgt, wenn die Gewichte älterer und neuerer Wagen berücksichtigt werden, etwa 475 kg, während das durchschnittliche Gewicht derartiger Wagen etwa zu 13 600 kg angenommen werden kann. Durch die Einführung von Wagen Amerikanischer Bauart hat sich demnach das Gewicht für einen Platz bei Abtheilwagen ungefähr verdoppelt, während dasselbe für Durchgangswagen bei der fast gleichen Anzahl der Plätze um des 2,2 bis 3,2fache gestiegen ist. Nicht in demselben Maasse, wie das Platzgewicht gestiegen ist, hat sich die Zugkraft der Lokomotiven vermehrt, wie aus der nachstehenden vergleichenden Zusammenstellung zu ersehen ist.

Benennung der Lokomotive	Geschwindigkeit in der Stunde km	Grenzsteigung bei 110 t Wagenbruttolast	Benennung der Lokomotive	Geschwindigkeit in der Stunde km	Grenzsteigung bei 165 t Wagenbruttolast
2/3 gekuppelte Normal-Personenzuglokomotive der Preussischen Staatsbahnen (ältere)	30 40 50 60 70 80	1 : 81 1 : 101 1 : 132 1 : 185 1 : 308 1 : 1 042	2/4 gekuppelte Erfurter Schnellzuglokomotive mit vorderem Drehgestell	30 40 50 60 70 80	1 : 79 1 : 101 1 : 134 1 : 191 1 : 333 1 : 1 433

Die Erfurter Schnellzuglokomotive leistet demnach mit 165 t Wagenbruttolast dasselbe, was die Normallokomotive mit 110 t Last leistet oder etwa 50 % mehr. Unsere Schnellzüge führten bisher ausser dem Packwagen noch etwa 4 Wagen mit etwa 112 bis 120 Plätzen und hatten ein Gesammtgewicht, ohne Lokomotive und Tender, von etwa 70 bis 75 t. Die Schnellzüge der Linie Köln-Berlin über Hildesheim führen die neuen Wagen und haben ebenfalls ausser dem Packwagen nach Amerikanischer Bauart 4 Wagen. Der Wagenzug dieser Züge wiegt aber 5 . 29 = 145 t und hat ebenfalls nur 120 Plätze. Dieser Zug kann im Fahrplan des früheren Schnellzuges ohne Unzuträglichkeit gefahren werden, weil nach ministerieller Vorschrift die Fahrpläne für Schnellzüge unter der Annahme eines Gewichtes von 110 t berechnet wurden. Während man infolge dessen bei den Schnellzügen, die aus alten Wagen gebildet werden, in der Lage war, Verstärkungswagen oder auf andere Linien übergehende Wagen bis zum Gesammtgewicht von 110 t mitgeben zu können, kann man bei den Schnellzügen mit neuen Wagen, die nach den alten Fahrplänen gefahren werden, auch nicht die geringste Verstärkung eintreten lassen, ohne Vorspann erforderlich zu machen. Dieser Umstand hat sich denn auch bei den oben erwähnten Schnellzügen recht fühlbar gemacht, zu welchen der Andrang noch durch den Reiz der Neuheit vermehrt wurde und man hat, weil Verstärkung nicht ausführbar, zu dem Nothbehelf greifen müssen, die Plätze zu nummeriren und einen Vorverkauf, mit besonderer Gebühr, anzuordnen. So lange diese schweren neuen Wagen nur in bevorzugten Schnellzugslinien laufen, fällt die Beschränkung in der Verstärkung der Wagenzüge am Ende nicht so sehr ins Gewicht, obgleich es ja ungünstig ist, die Vorliebe des Publikums für diese Züge nicht besser ausnutzen zu können; aber es wird in absehbarer Zeit der Augenblick kommen, von welchem ab diese Wagen auch in gewöhnlichen Personenzügen laufen werden. Dieser Zeitpunkt wird eintreten, wenn die für Schnellzüge nicht mehr geeigneten Wagen naturgemäss anderen Linien zur Verwendung überwiesen werden. Der Wagenpark der Preussischen Staatsbahnen wird sich ganz allmählich, aber auch ganz zweifellos umformen und schliesslich fast nur noch aus schweren Amerikanischen Wagen bestehen. Aber ebenso sicher dürfte es sein, dass das Publikum deshalb nicht aufhören wird, an diese Züge, mit demselben Fahrplan und nur mit bequemeren Wagen, mindestens dieselben Anforderungen zu stellen, die es früher an dieselben gestellt hat. Diese Anforderungen dürften zunächst darin bestehen, dass die Geschwindigkeit eher erhöht als erniedrigt wird, und dass man an Abzweigungspunkten, ebenso wie früher, nicht den Wagen zu verlassen braucht, um auf die Züge der Abzweigung zu gelangen. In erster Zeit, wenn diese neuen Wagen allgemeiner werden, wird man sich dadurch zu helfen suchen, dass man neue und alte Wagen gleichzeitig einstellt und die alten Wagen als Uebergangswagen benutzt; aber dieser Nothbehelf wird auch nur für eine bestimmte Zeit beibehalten werden können und wird man sich schliesslich wieder nach leistungsfähigeren Lokomotiven umsehen müssen.

Nach vorstehendem wird man sich nicht der Wahrnehmung verschliessen können, dass sich das rollende Material der Preussischen Staatsbahnen im Anfang einer neuen Entwickelungsperiode befindet und dürfte es deshalb zweckmässig sein, die Entwickelung von vornherein in die richtigen Wege zu leiten.

Vor allen Dingen dürfte es durchaus erforderlich sein, das Höchstgewicht der Wagen auf irgend eine Weise festzulegen. Die Wagen der Nordamerikanischen Eisenbahnen sind leichter wie unsere Durchgangswagen, so z. B. wiegen die Wagen der Pennsylvania-Eisenbahn etwa 24 t. Wagen von 29 t mit etwa 30 Plätzen, wie die der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg, dürften in Zukunft wohl die schwersten sein müssen, die noch zuzulassen sind. Denn das Gewicht eines Platzes dieser Wagen übertrifft das bisherige Durchschnittsgewicht schon um über das doppelte. Das der Berechnung der Fahrpläne für Schnellzüge zu Grunde zu legende Gewicht der Wagenzüge wird, wenn man wie bisher etwas Spielraum für Verstärkung oder für auf andere Linien übergehende Wagen beibehalten will, sich ungefähr auf 210 t stellen (7 . 29 = 203 oder abgerundet 210 t).

Die Lokomotiven, die diese Schnellzüge fahren sollen, müssten mit 210 t Wagenbruttolast mindestens ebenso viel leisten, als die Normallokomotive mit 110 t Last leistet. Jedenfalls dürfte es zweckmässig sein, sich schon jetzt nach leistungsfähigeren Lokomotiven umzusehen, denn wie wir oben gesehen haben, bleibt die Erfurter Schnellzuglokomotive mit mehr als 165 t Wagenbruttolast hinter der Normallokomotive mit 110 t Last zurück. Ob die Erfurter Lokomotive, als Verbundlokomotive konstruirt, mehr leistet, entzieht sich der Beurtheilung, weil die Leistungen bisher nicht bekannt geworden sind, was nicht sehr zu grosser Hoffnung aufzumuntern scheint. Aus vorstehendem dürfte jedenfalls soviel hervorgehen, dass die Erfurter Lokomotive nicht die Type unserer zukünftigen Lokomotiven sein kann. Wir werden die Vorbilder für unsere Zukunftslokomotive vielmehr da zu suchen haben, wo wir die Vorbilder unserer Wagen gefunden haben, in Amerika.

In dem auszugsweise veröffentlichten Bericht über die Nordamerikanischen Eisenbahnen in technischer Beziehung wird im Heft III der Amerikanischen Lokomotiven gedacht. Die in diesem Heft den L e i s t u n g e n der Lokomotiven gewidmeten Zeilen sind nicht zahlreich und lassen etwas ziffermässiges kaum entnehmen. Es wäre dem Verfasser dieses Theilberichts sicherlich gedankt worden, wenn er die Leistungen der einen oder der anderen Type in ähnlicher Weise, wie es bei den Normallokomotiven geschehen, mitgetheilt hätte. Nach den dem Heft III mitgegebenen Illustrationen scheint der Verfasser die Pennsylvanialokomotiven als die charakteristischten anzusehen und sind für diese beiden Lokomotivgattungen in den Text zwei Angaben mit eingeflochten, die es ermöglichen, ihre Leistungen mit einiger Wahrscheinlichkeit für verschiedene Lasten und Steigungen bestimmen oder abschätzen zu können und deshalb in dieselbe Form zu bringen, die für die Normallokomotiven beliebt wurde.

Zur Ermöglichung dieses Vergleichs der Leistungen der Pennsylvanialokomotive mit denen der Normal- und der Erfurter Lokomotive müssen wir uns einer Formel bedienen, die vor nicht langer Zeit in dieser Zeitung (Jahrg. 1891, Nr. 83) veröffentlicht wurde. Vor Anstellung der Versuche, die zur Ermittelung der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven in sämmtlichen Direktionsbezirken der Preussischen Staatsbahnen mit den Normallokomotiven vorgenommen wurden, war es merkwürdigerweise unbekannt gewesen, dass die Zugkraft mit der Geschwindigkeit abnimmt, und in dem Ministerialerlass vom 14. April 1886 an die Königlichen Eisenbahndirektionen heisst es zum Schluss wörtlich: „Aus denselben (den übersandten Nachweisungen über die Leistungen) ist ersichtlich, dass die Zugkraft der Lokomotive während der Fahrt lediglich von der Verdampfungsfähigkeit des Kessels abhängt und dass die für die Grösse der angehängten Last maassgebende grösste Zugkraft mit zunehmender Geschwindigkeit ganz er-

heblich abnimmt". Die vorerwähnte Formel ist u. W. bisher die einzige, welche sich die obige Erfahrung zu nutze macht und der jeweiligen Geschwindigkeit bei Bestimmung der Zugkraft Rechnung trägt. Wie man an der betreffenden Stelle nachlesen kann, gibt die Formel für die Normal-Personenzuglokomotive gute, für die Güterzuglokomotive weniger gute und für die Tenderlokomotive fast unbrauchbare Werthe. Dass letzteres der Fall, dürfte vielleicht daran liegen, dass vor 1886 noch sehr wenig Normal-Tenderlokomotiven überhaupt vorhanden waren, die ausserdem damals nie mit 30 bis 40 km Geschwindigkeit in der Stunde auf Nebenbahnen laufen durften; die mitgetheilten Ergebnisse dürften deshalb nicht ganz genau sein. Die weniger gute Uebereinstimmung mit der Wirklichkeit bei der Güterzuglokomotive, liegt offenbar daran, dass die Verdampfungsfähigkeit des Kessels durch die verhältnissmässig kleine Rostfläche beeinträchtigt wurde. Es kommt nun darauf an, zu prüfen, wie sich diese Formel an der neuesten Messung der Zugkraft bei der Erfurter Schnellzuglokomotive bewährt.

Die betreffende Formel heisst: $z = \frac{d^2 . l . p . C}{D . \sqrt{u}}$, worin z die Zugkraft in Kilogramm, d den Durchmesser der Dampfcylinder in Centimetern, l den Kolbenhub in Centimetern, D den Durchmesser der Triebräder in Centimetern, u die Anzahl der Umdrehungen der Triebachse und C ein Erfahrungskoëffizient ist, der für die Normallokomotiven zu 0,6 angenommen werden konnte. Nimmt man C = 0,6 für die Berechnung der Zugkräfte der Erfurter Schnellzuglokomotive, so erhält man zu kleine Werthe, nimmt man dagegen C = 0,666, so erhält man Werthe, die von den durch Versuche ermittelten sehr wenig abweichen, wie aus der nachstehenden Gegenüberstellung der berechneten und der durch Versuche ermittelten Werthe sich ergibt.

Geschwindigkeit in der Stunde	Zugkräfte aus		Unterschied gegen die Ergebnisse aus den Versuchen
	den Versuchen	der Berechnung	
km	kg	kg	%
30	3 927	3 889	— 0,9
40	3 433	3 370	— 1,9
50	3 059	3 012	— 1,5
60	2 776	2 751	— 0,9
70	2 544	2 546	∓ 0,0
80	2 346	2 381	+ 1,5
90	2 155	2 245	+ 4,1

Diese Formel gibt also für Lokomotiven, deren ausreichende Verdampfungsfähigkeit der Kessel ausser Frage steht, ganz zufriedenstellende Werthe, nur muss, da C für jede Lokomotivgattung einen anderen Werth hat, vor dem Gebrauch der Formel wenigstens eine Messung durch thatsächliche Versuche stattgefunden haben, um den Werth für C ermitteln zu können. Diese erforderlichen Angaben zur Ermittelung der Zugkraft für die Pennsylvanialokomotive sind, wie bereits erwähnt, im Heft 3 der „Sonderberichte über die Nordamerikanischen Eisenbahnen in technischer Beziehung" enthalten und lauten:

Auf der Strecke Altoona-Gallitzien, 19 km 1 : 58, fahren die 2/4 gekuppelten Lokomotiven Nr. 1 (d. i. die Personenzuglokomotive der Pennsylvaniabahn) 6 Personenwagen von etwa 144 t Gewicht, also einen Zug von 144 + 76 = 220 t, mit 36 km Geschwindigkeit in der Stunde.

Einige Zeilen weiter heisst es bezüglich der Güterzuglokomotive:

Die 4/5 gekuppelten Lokomotiven Nr. 12 der Zusammenstellung (im Hefte III) fahren auf derselben Strecke 10 beladene Güterwagen von etwa 360 t Gewicht, also einen Zug von 440 t, mit 20 km Geschwindigkeit in der Stunde.

So bedauerlich es ist, dass nur diese beiden Angaben mitgetheilt worden sind, ebenso steht es ausser Frage, dass bei den Amerikanischen Lokomotiven für die Verdampfungsfähigkeit der Kessel bestens gesorgt ist und in dieser Beziehung die Formel unbedenklich zur Anwendung gelangen kann.

Die Zugkraft der Pennsylvania-Personenzuglokomotive ergibt sich für 36 km in der Stunde aus

$$z_{36} = \left(2{,}4 + \frac{36^2}{1\,000} + \frac{1\,000}{58}\right) 220 = 4\,606 \text{ kg.}$$

Für diese Lokomotive ist

$$d = 45{,}6$$
$$p = 11{,}2$$
$$l = 61{,}0$$
$$D = 172{,}6$$
$$\sqrt{u} = \sqrt{\frac{36\,000}{1{,}726 . \pi . 60 . 60}} = 1{,}358$$

und es ergibt sich C aus

$$4\,606 = \frac{45{,}6^2 . 11{,}2 . 61 . C}{172{,}6 . 1{,}358}; \; C = 0{,}76.$$

Für die 4/5 gekuppelte Güterzuglokomotive der Pennsylvaniabahn ergibt sich die Zugkraft für 20 km Geschwindigkeit in der Stunde aus

$$z_{20} = \left(2{,}4 + \frac{20^2}{1\,000} + \frac{1\,000}{58}\right) 440 = 8\,818 \text{ kg.}$$

Für diese Lokomotive ist

$$d = 50{,}8$$
$$p = 11{,}2$$
$$l = 61{,}0$$
$$D = 127{,}0$$
$$\sqrt{u} = \sqrt{\frac{20\,000}{1{,}27 . \pi . 60 . 60}} = 1{,}180$$

C ergibt sich aus

$$8\,818 = \frac{50{,}8^2 . 11{,}2 . 61 . C}{127 . 1{,}18}; \; C = 0{,}75.$$

Die Uebereinstimmung der Werthe für C dürfte vielleicht mehr als zufällig sein.

Die Zugkräfte und Leistungen der Pennsylvanialokomotive nach der vorstehenden Formel mit C = 0,76 berechnet, sind nachstehend zusammengestellt:

Geschwindigkeit in der Stunde	Zugkräfte aus der Formel $z = \frac{d^2 . p . l . 0{,}76}{D . \sqrt{u}}$	Wagenbruttolasten und zugehörige Grenzsteigungen									
		30 t	60 t	90 t	120 t	150 t	180 t	210 t	240 t	270 t	300 t
km	kg										
30	5 046	1 : 22	1 : 28	1 : 37	1 : 45	1 : 53	1 : 61	1 : 70	1 : 79	1 : 89	1 : 99
40	4 370	1 : 27	1 : 34	1 : 45	1 : 55	1 : 65	1 : 77	1 : 89	1 : 102	1 : 116	1 : 131
50	3 909	1 : 31	1 : 40	1 : 54	1 : 66	1 : 81	1 : 96	1 : 114	1 : 134	1 : 156	1 : 182
60	3 568	1 : 36	1 : 47	1 : 65	1 : 82	1 : 102	1 : 126	1 : 154	1 : 189	1 : 232	1 : 287
70	3 303	1 : 42	1 : 55	1 : 79	1 : 105	1 : 137	1 : 174	1 : 235	1 : 317	1 : 445	1 : 674
80	3 090	1 : 49	1 : 67	1 : 102	1 : 144	1 : 205	1 : 306	1 : 499	1 : 1 022	1 : 7 655	—
90	2 913	1 : 59	1 : 84	1 : 142	1 : 229	1 : 419	1 : 1 138	—	—	—	—

Ausser der sehr erheblichen Leistungsfähigkeit dieser Lokomotive ersieht man, dass dieselbe mit 240 t Wagenbruttolast genau dasselbe leistet, was die Normallokomotive mit 110 t Wagenbruttolast leistet; sie übertrifft demnach die Normallokomotive um 118 % und die Erfurter Schnellzuglokomotive um 45 % ihrer Leistungen. Diese Lokomotive würde imstande sein, den Wagenzug der Berlin-Kölner Züge über Hildesheim auf der Strecke von Hagen bis Schwelm mit einer Geschwindigkeit von 60 km in der Stunde zu befördern, während dieselben gegenwärtig bei Beförderung durch die Erfurter Schnellzuglokomotive auf dem Anfang der Strecke Hagen-Schwelm, nämlich bis Haspe, ausser der Zuglokomotive noch eine Drucklokomotive erhalten, damit die Fahrzeit innegehalten werden kann.

Unwillkürlich muss hierbei die Frage aufgeworfen werden, weshalb Lokomotiven nach solchem Muster nicht direkt von Amerika verschrieben und bei den Preussischen Staatseisenbahnen nach Bedarf eingeführt werden und weshalb, wie aus den „Fortschritten im Bau der Betriebsmittel“ zu ersehen, einige Eisenbahndirektionen bemüht sind, eine der Erfurter Schnellzuglokomotive ungefähr ebenbürtige Lokomotive für ihren Bezirk erfinden zu lassen. Der Einwand, der gegen die Lokomotiven Amerikanischer Bauart meistens erhoben wird und der ihrer direkten Einführung entgegensteht, ist der des grossen Verbrauchs an Kohlen; aber man vergisst, dass dieser Mehrverbrauch an Kohlen gegen den Nutzen grösserer Leistungsfähigkeit nicht in Betracht kommt. Ueberhaupt spielen die Kosten für den Kohlenverbrauch unter den anderen Faktoren, aus denen sich die Kosten für ein Lokomotivnutzkilometer zusammensetzen, eine ganz untergeordnete Rolle.

Im „Organ für die Fortschritte im Eisenbahnwesen“ ist im Jahrgang 1887 auf Seite 149 eine Zusammenstellung der Kosten für ein Lokomotivnutzkilometer der Normallokomotiven mitgetheilt. Dieselbe lautet:

1. Unterhaltung und Erneuerung der Lokomotive . .	17,0 ₰
2. Heizung, 4 kg Kohlen à 1,2 ₰	4,8 „
3. Putzen, Schmieren, Wasserverbrauch	1,6 „
4. Kilometergelder der Angestellten	1,4 „
5. Beschaffungskosten der Lokomotive = 4 % von 40 000 ℳ, vertheilt auf 32 000 km jährlich	5,0 „
6. Gehalt der Angestellten 3 600 ℳ jährlich, vertheilt auf jährlich 36 000 km	10,0 „
	39,8 ₰

Hiernach betragen die Kosten für Kohlen bei den allerdings sehr sparsamen Normallokomotiven nur 12 % der Gesammtkosten eines Nutzkilometers, aber dafür leisten diese Lokomotiven auch wenig.

Die Rost- und Heizfläche der Pennsylvanialokomotive unterscheidet sich in den Abmessungen wenig von der Rost- und Heizfläche der Normal-Personenzuglokomotive; jedoch durch die Verwendung enger Bläser und die dadurch erzeugte schnellere Verbrennung ist der Kohlenverbrauch sicherlich erheblicher. Nimmt man diesen Kohlenverbrauch um 100 % höher an als bei den Normallokomotiven und berechnet unter dieser Voraussetzung die Kosten eines Nutzkilometers der Pennsylvanialokomotive, so wird man ungefähr folgende Einzelkosten in Ansatz bringen können:

1. Unterhaltung u. Erneuerung der Lokomotive $\frac{76}{64,5} \cdot 17$ *)	20,0 ₰
2. Heizung, 8 kg Kohlen à 1,2 ₰	9,6 „
3. Putzen, Schmieren, Wasserverbrauch	3,2 „
4. Kilometergelder der Angestellten (wie vor) . . .	1,4 „
5. Beschaffungskosten der Lokomotive, 4 % von 76 000 kg à 0,6 ℳ = rund 47 000 ℳ, vertheilt auf 32 000 km jährlich	5,9 „
6. Gehalt der Angestellten (wie vor)	10,0 „
	50,1 ₰

Der Kohlenverbrauch beträgt demnach 19,4 % der Gesammtkosten eines Nutzkilometers. Da nun aber eine derartige Lokomotive mindestens das leistet was 2 Normallokomotiven leisten, so würde man durch Verwendung von Pennsylvanialokomotiven gegenüber den Normallokomotiven

$$2 \cdot 39,8 - 50,1 = 29,5 \text{ ₰ oder } 40 \%$$

an den Kosten eines Nutzkilometers ersparen, während der Kohlenverbrauch selbst bei der sehr ungünstigen Annahme von 100 % auch nur gerade so viel betragen würde, als bei Verwendung von 2 Normallokomotiven.

Nicht in demselben Maasse, aber immer noch sehr erheblich, nämlich etwa um 85 %, ist die 4/5 gekuppelte Güterzuglokomotive der Pennsylvania-Eisenbahn der Preussischen Normal-Güterzuglokomotive überlegen, wie aus der nachstehenden Zusammenstellung der Leistungen beider Lokomotiven zu ersehen ist. In dieser Zusammenstellung ist die für die Normallokomotiven beliebte Form unverändert beibehalten worden, weil dieselbe zur Beurtheilung der Leistungen derartiger Lokomotiven die anschaulichste ist, da die Gewichte der Züge nicht constant sind, sondern je nach der grössten vorhandenen Steigung zwischen 2 Endpunkten bemessen werden.

*) Das Gewicht der Normallokomotive nebst Tender beträgt 64,5 t, während die Pennsylvanialokomotive nebst Tender 76 t wiegt.

Benennung der Lokomotive	Geschwindigkeit in der Stunde km	Zugkräfte nach den Versuchen kg	Wagenbruttolasten in Tonnen 1 : 40	1 : 60	1 : 100	1 : 150	1 : 200	1 : 300	1 : 400	1 : 500	1 : 1 000	1 : ∞
2/3 gekuppelte Normal-Güterzuglokomotive der Preussischen Staatsbahnen . . .	20	5 114	118	197	333	474	590	768	899	999	1 280	1 760
	30	3 953	74	132	231	331	410	529	615	680	853	1 132
	40	3 378	—	—	175	251	309	395	454	497	610	779
		Zugkräfte nach der Formel $z = \frac{d^2 . p . l . 0,75}{D . \sqrt{u}}$										
4/5 gekuppelte Güterzuglokomotive der Pennsylvania-Eisenbahn .	20	8 824	237	373	609	874	1 051	1 359	1 585	1 758	2 242	3 071
	30	7 205	174	281	462	665	788	1 006	1 162	1 278	1 596	2 103
	40	6 240	135	222	366	505	613	771	880	960	1 168	1 481

Bei den Preussischen Staatsbahnen sollen gegenwärtig im ganzen 9 118 Stück Lokomotiven vorhanden sein, von welchen etwa $^2/_3$ = 6 080 Stück Güterzuglokomotiven sein werden. Diese 6 080 Stück Normal-Güterzuglokomotiven könnten hinsichtlich ihrer Gesammtleistung durch 3 290 Stück Pennsylvania-Güterzuglokomotiven ersetzt werden, wenn die direkte Einführung derartiger Lokomotiven ausführbar wäre. Immerhin dürfte die Einführung von nach dem Muster dieser Lokomotiven erbauten Lokomotiven in die ernsteste Erwägung zu ziehen sein.

Zum Schluss soll nicht unterlassen werden, darauf hinzuweisen, dass die Hauptabmessungen der neueren Preussischen Normal-Personenzuglokomotive zum Theil mit denen der Pennsylvania-Personenzuglokomotive fast übereinstimmen, wie aus nachstehender Gegenüberstellung zu ersehen ist.

Benennung der Lokomotive	Dienstgewicht	Cylinder-		Triebräder-		Belastung der Drehgestelle	Dampfüberdruck	Siederohre			Rostfläche	Heizfläche	Heizfläche / Rostfläche
		Durchmesser	Kolbenhub	Durchmesser	Belastung			Anzahl	Länge	äusserer Durchmesser			
	t	mm	mm	mm	t				mm	mm	qm	qm	
$^2/_4$ gekuppelte Pennsylvania-Personenzuglokomotive	47	456	610	1 726	30	17	11,2	196	3 460	51	1,61	104	64
$^2/_3$ gekuppelte Normal-Personenzuglokomotive der Preussischen Staatsbahn. (neuere)	37	400	560	1 730	25	—	12	197	3 800	46	1,85	103	56

Ersetzt man die 400 mm Durchmesser haltenden Cylinder durch Cylinder von 456 mm Durchmesser, vergrössert den Kolbenhub von 560 mm auf 610 mm, verlängert die etwas kurze Rauchkammer und ersetzt vor allen Dingen das weite Blasrohr durch ein nach Art des der Pennsylvanialokomotive konstruirtes enges Blasrohr, so müsste dadurch die Preussische Normallokomotive, allem Anscheine nach, in eine Lokomotive von den der Pennsylvania-Personenzuglokomotive ähnlichen Leistungen umgeändert werden können. Dieser Versuch ist so wenig kostspielig, in so kurzer Zeit ausführbar, dennoch aber, falls er gelänge, von so grosser Bedeutung für die Preussischen Staatseisenbahnen, dass er ohne Zaudern an der einen oder anderen ausrangirten Normal-Personenzuglokomotive ausgeführt werden sollte. —g—

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2685 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der dem Deutschen Verkehrsverbande angehörenden Verwaltungen), betreffend Eröffnung der Jagd in Frankreich (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 2697 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verkehr mit Oesterreich-Ungarn.

Zu der Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Oesterreich-Ungarns andererseits rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände — in Gemässheit des § 1 letzter Absatz der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr — ist mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. der II. Nachtrag herausgegeben worden, welcher in Nr. 32 des „Reichsgesetzblattes“ veröffentlicht worden ist.

Verspätungen im Monat Juli d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Juli d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 124,26 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 167 Schnellzüge, 1 715 Personenzüge und 161 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 3 043. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15 729 738 Zugkm bezw. 323 552 168 Achskm gegen 15 220 977 Zugkm und 302 349 482 Achskilometer im Vormonat und gegen 16 080 736 Zugkm und 331 995 309 Achskm in demselben Monat des Vorjahres.

Von den Verspätungen wurden 1 054 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1 989 Verspätungen zur Last fallen, gegen 837 im Vormonat und 2 166 in demselben Monat des Vorjahres.

Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 126 bezw. auf 1 Million Achskilometer 6, mithin auf 1 Million Zugkilometer 9 = 7 v. H. weniger als im Monat Juli des Vorjahres und 71 = 129 v. H. mehr als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 1 = 14 v. H. weniger als im Monat Juli des Vorjahres und 3 = 100 v. H. mehr als im Vormonat.

Infolge der Verspätungen wurden 1 564 Anschlüsse versäumt (gegen 1 516 in demselben Monat des Vorjahres und 538 im Vormonat).

Bei 6 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 10 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Altdamm-Colberger Bahn und die Bahnen in den Bezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Erfurt und zu Frankfurt a/M. die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen in den Bezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Frankfurt a/M., zu Erfurt und zu Köln (linksrh.) an die ungünstigsten Stellen.

Betriebseröffnungen.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt wird die 4,21 km lange Reststrecke Floh-Seligenthal-Kleinschmalkalden der Neubaulinie Schmalkalden-Kleinschmalkalden voraussichtlich Ende Oktober d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. An dieser Reststrecke ist nur noch die Endstation Kleinschmalkalden gelegen, welche für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet wird; Privatdepeschen-Verkehr und Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt dagegen ausgeschlossen. Die neue Linie ist vollspurig gebaut, wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Erfurt unterstellt und mit Dampfkraft betrieben; sie hat in Schmalkalden Anschluss an die Bahnlinie Wernshausen-Schmalkalden-Zella St. Blasii.

Vorarbeiten.

Der Aachener und Burtscheider Pferdeeisenbahn-Gesellschaft zu Aachen ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für vollspurige Nebenbahnen von Lindern über

Linnich nach Kirchberg und von Linnich über Baal nach Wassenberg ertheilt worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck zwischen den Stationen Wandsbek und Ahrensburg liegende, bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgutverkehr dienende Haltepunkt Alt-Rahlstedt in eine auch für den Wagenladungs- und Viehverkehr bestimmte Haltestelle umgewandelt. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Bezeichnung von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Die an der Bahnstrecke Neumünster-Tönning liegende Haltestelle Grünenthal führt fortan die Bezeichnung „Grünenthal Brücke“.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Jahresbericht hat sich im Jahre 1892/93 sowohl der Personenverkehr als auch der Güterverkehr gehoben. Es gelangten zur Beförderung 125 690 Personen (gegen 121 882 Personen im Vorjahre) und 181 322 (176 716) Tonnen Güter.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 50 809 (49 536) *M*, aus dem Güterverkehr 193 704 (185 225) *M* und aus sonstigen Quellen 15 290 (19 977) *M*, zusammen 259 803 (254 738) *M*. Die Ausgaben erforderten 148 201 (151 459) *M*. Unter Berücksichtigung des Vortrags aus dem Vorjahre ergibt sich ein Reingewinn von 113 209 (105 384) *M* und nach Abzug der konzessions- und satzungsmässigen Rücklagen ein verfügbarer Ueberschuss von 98 087 (91 939) *M*, welcher wie folgt Verwendung findet: 4,5 % Dividende (wie im Vorjahre) an das Aktienkapital 52 875 *M*, Verzinsung und Tilgung der Anleihe 22 500 *M*, Verzinsung und Tilgung des von H. Bachstein gewährleisteten Vorschusses 1 005 *M*, Rücklage in den Bilanzreservefonds 128 *M*, Eisenbahnsteuer 1 356 *M*, vertragsmässige Gewährung an den Betriebsgaranten zur theilweisen Deckung früherer Zuschüsse usw. 16 461 *M*, Vortrag auf neue Rechnung 3 762 *M*.

Personenverkehr mit Russland.

Die Schlafwagen der Schnellzüge Nr. 61 und 62, welche ab 4. d. Mts. bis und ab Warschau laufen sollten, werden nach einer Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg bis auf weiteres wie seither nur zwischen Berlin und Alexandrowo verkehren.

Güterverkehr nach Württemberg.

Die Lieferfrist für die vom 10. September bis 31. Oktober d. J. in Stuttgart ankommenden Frachtgüter ist nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen um 2 Tage verlängert worden.

Ausstattung der Personenwagen der Württembergischen Staatseisenbahnen mit Thermometern.

Vor etwa 2 Jahren ist die Eisenbahnverwaltung dazu übergegangen, die Personenwagen mit Thermometern auszustatten. Beabsichtigt war, diese Einrichtung allmählich in sämmtlichen Personenwagen des Durchgangsverkehrs zu treffen. Diese Absicht musste aber wegen zahlreicher Entwendungen und Beschädigungen fallen gelassen werden. Von 1 310 Thermometern, die bis jetzt angebracht wurden, sind 201 entwendet und 165 zertrümmert worden. In Zukunft wird die Eisenbahnverwaltung Thermometer nur noch in den für den Schnellzugverkehr bestimmten Personenwagen anbringen lassen.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1892/93 bezw. 1892 ist festgestellt worden: 1. bei der Hoyaer Eisenbahn auf 7 800 *M*, 2. bei der Krefelder Eisenbahn auf 18 750 *M*, 3. bei der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn auf 168 000 *M*, 4. bei der Peine-Ilseder Eisenbahn auf 23 917 *M*, 5. bei der Georgsmarienhütten-Eisenbahn auf 6 255 *M*, 6. bei der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn auf 6322 *M*, 7. bei der Königsberg-Kranzer Eisenbahn auf 85 078 *M*, 8. bezüglich der Preussischen Strecken der Pfälzischen Eisenbahnen: a) St. Ingbert (Landesgrenze) bis Scheidt auf 17 708 *M*, b) Ebernburg (Mitte der Nahebrücke) bis Münster am Stein auf 5 902 *M*, zusammen auf 23 610 *M*.

Aus dem Betriebe der Kerkerbachbahn, der Flensburg-Kappelner Eisenbahn, der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen (Preussische Strecken Fulda-Landesgrenze und Gelnhausen-Landesgrenze), der Preussischen Strecke der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, der Preussischen Strecke der Eisenbahn von Themar nach Schleusingen, der Preussischen Strecke der Eisenbahn von Immelborn nach Liebenstein ist ein kommunalabgabepflichtiges Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1892/93 bezw. 1892 nicht erzielt worden.

Sterbekasse für die Beamten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin.

Nach dem Jahresabschluss der Sterbekasse für die Beamten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin betrug bei dieser Kasse im Jahre 1892 die Einnahme zusammen 85 587 *M* (hierunter an laufenden Beiträgen der Mitglieder 55 450 *M*, an Verwaltungskosten-Beiträgen und Eintrittsgeldern der Mitglieder 5 995 *M*). Die Ausgaben bezifferten sich auf 40 814 *M* An Begräbnissgeldern wurden gezahlt 34 724 *M*, und zwar für 74 Versicherungen à 300 *M* = 22 200 „, für 76 Versicherungen à 150 *M* = 11 474 *M* und für 14 Versicherungen à 75 *M* = 1 050 *M*. Am Schlusse des Jahres 1892 verblieb demnach ein Ueberschuss von 44 773 *M* und unter Hinzurechnung des Bestandes aus dem Vorjahre mit 514 524 *M* ein Gesammtbestand von 559 297 *M*.

Die Zahl der Versicherungen betrug Ende des Berichtsjahres 10 059 mit einem Versicherungskapital von 2 431 500 *M*, und zwar: 398 zu je 600 *M*, 5 270 zu je 300 *M*, 3 765 zu je 150 *M* und 150 zu je 75 *M*. Im Laufe des Jahres 1892 sind gegen einen Gesammtverlust von 175 Versicherungen (165 durch Tod und 10 durch Ausscheiden) 661 neue Versicherungen abgeschlossen worden, so dass ein Zuwachs von 486 Versicherungen gegen das Vorjahr stattgefunden hat.

Seit dem 43½ jährigen Bestehen der Kasse sind den Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder 631 625 *M* an Begräbnissgeldern baar ausgezahlt worden. Infolge des durch versicherungstechnische Bilanzrechnung ermittelten Vermögensüberschusses der Kasse sind seit 1891 insgesammt 805 alte Mitglieder von jeglicher Beitragszahlung befreit.

Packetverkehr zwischen Frankfurt a/M. und Berlin.

Der nennenswerthe Packetverkehr zwischen Berlin und Frankfurt a/M. und umgekehrt hat die Frankfurter Packetfahrt-Gesellschaft veranlasst, in Verbindung mit der Berliner Packetfahrt-Gesellschaft, einen Berlin-Frankfurter Packetdienst ins Leben zu rufen. Für die Interessenten liegt hierin eine nicht unerhebliche Ersparniss der Beförderungsgebühr, insbesondere gegen den Versandt mit der Post.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

v. O. **Enteignungsrecht.** 1. Mit Recht nimmt der Berufungsrichter an, dass der durch oder nach Errichtung der neuen Strasse eintretende Mehrwerth bei der Werthschätzung der abzutretenden Grundstücke nicht in Betracht kommt (§ 10 Abs. 2 Enteign.-Ges.). Hieraus folgt, dass die in Rede stehende Frage, ob das Grundstück des Beklagten als Bauplatz zu schätzen und zu vergüten sei, nicht nach der durch den Bebauungsplan und dessen Ausführung geschaffenen Sachlage beantwortet werden kann, wenngleich schon die Aufstellung des Bebauungsplanes für eine gewisse Gegend als ein Zeichen dafür gelten mag, dass der Verkehr das Bestreben gezeitigt hat, sich nach dieser Richtung hin auszudehnen.

2. Die physische und technische Möglichkeit der Errichtung einer Fabrik oder sonstigen gewerblichen Anlage auf dem zur Errichtung von Wohngebäuden nicht geeigneten Grundstück genügt nicht, um demselben die Eigenschaft eines Bauplatzes zu geben. Es muss erhellen, dass überhaupt eine Nachfrage nach derartigen Grundstücken zu dem angegebenen Zwecke bestand oder — ohne die Enteignung — voraussichtlich entstanden sein würde, dergestalt, dass dadurch der merkantile Werth (Verkaufswerth des Grundstücks) beeinflusst und über den aus der gegenwärtigen Benutzung sich ergebenden Werth hinaus erhöht wurde.

(Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts v. 18. Februar 1893; Rep. 287/92; Jurist. Wochenschr. 1893 S. 211.)

v. O. **Werkverdingungsvertrag. Rücktrittsbefugniss des Bestellers.** Aus den Entscheidungsgründen: „Bei einem Werkverdingungsvertrage ist im Gebiete des Preuss. A. L.-R.'s stets, auch wenn der Vertrag als ein Handelsgeschäft anzusehen ist, für die Beurtheilung der Rücktrittsbefugniss des Bestellers wegen Verzuges des Werkmeisters nur der § 938, I. 11 A. L.-R. („Ueberhaupt aber steht dem Besteller frei, wenn das Werk mit dem Ablaufe der ausdrücklich bestimmten Zeit durch die Schuld des Werkmeisters oder durch einen in dessen Person sich ereignenden Zufall nicht abgeliefert wird, von dem Vertrage zurückzutreten.“) und nicht die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs über den Verzug des Verkäufers maassgebend.“ In Bezug auf § 938, I. 11 A. L.-R. hat das Reichsgericht durch dasselbe Urtheil ferner ausgesprochen, dass dem Werkmeister, welcher seine kontraktlichen Verpflichtungen zur pünktlichen Lieferung nicht erfüllt hat,

der Nachweis obliegt, dass er an der Erfüllung durch einen von ihm nicht zu vertretenden Zufall oder durch ein Verschulden des Bestellers gehindert worden ist. (Erk. d. VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 9. März 1893; Die Selbstverwalt. 1893 S. 409 f.)

Personalnachrichten.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Dem Sekretär Köhrer, Vorstand des Reklamationsbüreaus der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde der Titel „Inspektor" verliehen. Sekretär Adolf Müller ist mit den Verrichtungen des Vorstands des Tarifbüreaus der Generaldirektion betraut worden.

Betriebsinspektions-Assistent Kehm in Stuttgart wurde auf die Stelle des ersten Hilfsbeamten bei der Betriebsinspektion Heilbronn mit der Dienststellung eines Bahnhofverwalters I. Klasse befördert.

Abtheilungsingenieur Dimler bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Station Schönenbach der Bregthalbahn ist am 1. August laufenden Jahres auch für den Stückgutverkehr eröffnet worden.

Karlsruhe, den 8. September 1893. (1936)
Generaldirektion.

Steinkohlen- und Koks-Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Mit dem 1. Oktober d. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier nach Stationen der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen und nach Station Zsolna der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn an Stelle der im Ausnahmetarife für Niederschlesische Steinkohlen etc. nach Stationen der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft usw. vom 1. Januar 1889 enthaltenen bezüglichen Frachtsätze ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält fast durchweg grössere Ermässigungen der bisherigen, sowie zahlreiche neue Frachtsätze. Die Anwendung des Tarifs ist geknüpft an die Bedingung der Frachtberechnung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch mit 10 000 kg für den Wagen.

Aufgehoben werden durch den neuen Tarif vom 1. November d. J. ab die bisherigen direkten Frachtsätze nach einer grösseren Anzahl Stationen der ehem. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien), sowie nach den Stationen Ajka, Boba, Ostfi-Asszonyfa, Tüskevár, Varoslöd und Várpolata der Ung. Staatsbahnen.

Soweit sich zu den bisherigen, für Wagenladungen von mindestens 10 000 kg gültigen Tarifsätzen billigere Frachten ergeben als zu den neuen, unter der Bedingung der Frachtzahlung für das Ladegewicht gültigen Sätzen, kommen erstere noch bis zum 1. November d. J. zur Anwendung.

Druckabzüge des Tarifs sind zum Preise von 25 ₰ für das Stück durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 6. September 1893. (1937MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussisch-Bayerischer Güterverkehr.

1. Die unterm 11. August d. J. bekannt gemachte Ermässigung der Anstossbeträge des Ausnahmetarifes für Holz des Spezialtarifes II gilt auch für Holzsendungen, welche nach dem allgemeinen Spezialtarif III tarifiren.

2. Die im Anhang zum Tarif nachrichtlich „ohne Gewähr" angegebenen Frachtsätze der Lokalbahn Gotteszell-Viechtach sind mit Gültigkeit vom 1. August d. J. abgeändert worden.

3. Für die an der Staats-Lokalbahn Pocking-Passau gelegene Haltestelle Neustift ist der Lokalbahnzuschlag in Wegfall gekommen.

4. Mit Gültigkeit vom 10. September d. J. werden die an der neu eröffneten, von der Bayerischen Staatsbahn in Betrieb genommenen Privat-Lokalbahn Lam-Kötzting und mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. die an der mit diesem Zeitpunkt zur Eröffnung gelangenden Staats-Lokalbahn Neustadt a/S.-Königshofen i. Gr. gelegenen Stationen in den direkten Verkehr einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

5. Sendungen nach Schweinfurt werden nur bei Vorschrift einer der neuen Stationsbezeichnungen „Schweinfurt Centralbahnhof" oder „Schweinfurt Stadt" angenommen.

Berlin, den 6. September 1893. (1938MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nassau-Elsass-Lothringischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. tritt der Tarifnachtrag 6 in Kraft, enthaltend verschiedene Ergänzungen und Aenderungen in den Entfernungen etc.

Näheres ist auf den Stationen zu ersehen. (1939)

Frankfurt a/M., den 6. September 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 5. September l. J. ab werden für die Beförderung von Reis (roher und geschälter, auch Bruchreis) in Ladungen von 10 000 kg ab Mannheim, Ludwigshafen, Frankfurt a/M., Gustavsburg, Mainz und Kastel nach Leopoldshöhe die in den Transittarifen für Güter Belgischer und Holländischer Herkunft für Basel loco vorgesehenen Sätze unter den Bedingungen dieser Tarife gewährt.

Karlsruhe, den 6. September 1893. (1940)
Generaldirektion.

Böhmisch-Tiroler Güterverkehr. Am 1. l. Mts. ist zu Theil II des Böhmisch-Tiroler Gütertarifes vom 1. Juli 1892 der Nachtrag III zur Einführung gelangt.

Derselbe enthält anderweitige Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. XX (Cement).

München, den 6. September 1893. (1941)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Die in unserer Bekanntmachung vom 7. d. Mts. ausgesprochene Ermässigung des Schnittsatzes des Ausnahmetarifes Nr. 6 für Erze von 12 auf 10 ₰ für 100 kg bezieht sich auf den Verkehr mit Trzebinia (K. F. N. B.).

Breslau, den 11. September 1893. (1942)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Mit Gültigkeit vom 20. September 1893 wird die Station Buk der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin in den am 20. August cr. zur Einführung gelangten provisorischen Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais und Kleie etc. im Ostdeutsch-Ungarischen Verbande einbezogen. Die Deutschen Schnittsätze für die Station Buk betragen für 100 kg

bis Oderberg	114 ₰
„ Halbstadt	90 „
„ Mittelwalde	96 „
„ Oswiecim	110 „
„ Liebau	93 „
„ Bodenbach/Tetschen	101 „
„ Ebersbach	92 „

Breslau, den 9. September 1893. (1943)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab werden die an der Bayerischen Staatslokalbahn Neustadt a. d. S.-Königshofen i/Gr. gelegenen, am gleichen Tage für den Verkehr zu eröffnenden Stationen Grosseibstadt, Hollstadt, Kleineibstadt, Königshofen i/Gr., Saal a. d. S. und Wülfershausen in das Tarifheft 2 für den Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr einbezogen.

Auskunft über die zur Anwendung kommenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Dresden, den 5. September 1893. (1944)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 20. September 1893 werden die Stationen Tegersheim (Elsass-Lothringische Bahn) und Bümplitz (Jura-Simplonbahn) in das Heft IB der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt das Gütertarifbüreau der unterzeichneten Generaldirektion.

Karlsruhe, 6. September 1893. (1945)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Am 1. Oktober d. J. erscheint der gemeinschaftliche Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Verkehr der westlichen Staatseisenbahnen usw. untereinander vom 1. Oktober 1889 in neuer Ausgabe.

Derselbe kann von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zum Preise von 10 ₰ für das Stück bezogen werden.

Elberfeld, den 6. September 1893. (1946)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Herausgabe der 4. Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2.) Am 1. Oktober d. J.

(Güterverkehr Fortsetzung Seite III.)

Nr. 17. Jahrgang 1893. Berlin, am 13. September 1893.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. September Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A B	302	1	—	Viehgitter —	—	1	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
2	A O	—	1	Kiste	Därme —	35	2	Strassburg	Elsass-Lothring.	
3	A S	156/57	2	Korbflaschen	Schnaps —	13,5	3	Neudorf	„	
4	A St.	40	1	Sack	Holzwaaren —	—	4	Frankfurt a/M. Ostbhf.	HessischeLudwigsb.	
5	B	4662/64	3	Pack	Cellulosepackpapier	63	5	München C.	Bayerische Stsb.	München bez.
6	B B K	5291 2886 6710 7899 5551 2665 8673	7	Bierfässer	leer —	—	6	Frankfurt a/M. Ostbhf.	HessischeLudwigsb.	
7	B K	290	1	Reisekorb	gefüllt —	43,5	7	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
8	B W	5546/47	1	Sack	gefettete Wollabfälle	43	8	Kirchberg	Sächsische Stsb.	
9	C	1	1	—	Ofentheil —	1	9	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
10	C H	10	1	Oelfässchen	leer —	5	10	Frankfurt a/M. H. L. B.	HessischeLudwigsb.	
11	C H	747	1	Ballen	Kattun —	23,5	11	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
12	C K	—	2	Körbe	leer —	23	12	Bützow	Meckl. Friedr. Frzb.	
13	C N	21535	1	Kiste	Holzwaare —	33	13	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
14	D 1771	20813	1	„	unbekannt —	200	14	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
15	E H	100	1	„	? —	9,5	15	Augsburg	Bayerische Stsb.	
16	E K	1441 1442	2	Fässer	leer —	66	16	Mainz	HessischeLudwigsb.	
17	E R	—	6	Kolli	leere Körbe —	11	17	Hamburg B. Eilg.	K. E.-D. Altona	
18	F B G	4278	1	Bierfass	leer —	—	18	Frankfurt a/M. Ostbhf.	HessischeLudwigsb.	
19	*FHR*	308	1	„	leer, gebr. —	32	19	Gera	K. E.-D. Erfurt	an den Ladegeleisen gefunden.
20	F K	21	1	—	Pufferfeder —	15	20	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	rothe Bezettelung: Erfurt 18/8.
21	G B	76	1	Fässchen	leer —	—	21	Frankfurt a/M. Ostbhf.	HessischeLudwigsb.	
22	*G H S* (in Raute)	104	1	Kiste mit Zinkeinsatz	unbekannt —	62	22	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Ausfuhrgut.
23	G Z auch F E	300 auch 133	1	Stück	Eisenblech (1 m lang, 30 cm breit und 2 mm dick)	7	23	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
24	H	89	1	Sack	Seilerwaare —	9,5	24	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
25	H	276	1	Ballen	Betten —	10	25	Baden	Badische Stsb.	beschr.: C. G. Bhf. Stettin 13./7. Hamburg.
26	H B	—	1	Fass	leer —	3	26	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
27	H D	—	1	Korb	leer —	7	27	Bützow	Meckl. Friedr. Frzb.	
28	H N	72061	1	Kiste mit Zinkeinsatz	unbekannt —	29	28	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Ausfuhrgut.
29	H R	73	1	Pack	2 Stühle —	8	29	Aachen	Linksrh. Köln	
30	H S	2000	1	Kiste	Seife —	34	30	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
31	J D	20	1	Reisekorb	gefüllt —	37	31	Berlin Anh. B.	„	beschr.: Angerburg.
32	J S	—	1	Stück	Guss —	5	32	Metz	Elsass-Lothring.	
33	K	6018	1	Kistchen	leere, neue Kistchen	13	33	Immenstadt	Bayerische Stsb.	Heilbronn-Immenstadt bez.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl der Güter	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
34	K H	120	1	Kiste	leer	—	67	34	Rosenheim	Bayerische Stsb.	Kufstein-Rosenheim bez.
35	M	—	1	Sack	Gurken	—	29	35	Hof	„	
36	M	—	1	Bund	eis. Forken	—	5	36	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
37	M S B B	778	1	—	eis. Platte	—	81	37	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
38	R	105	1	Kiste	muthmaassl. Eisenwaaren		13,5	38	Erlangen	Bayerische Stsb.	1 Zollblei von Eger.
39	S & C	655	1	„	leer	—	—	39	Frankfurt a/M. Ostb.	HessischeLudwigsb.	
40	S u. C	3553 oder 6570	1	Fass	leer	—	7,5	40	Hof	Bayerische Stsb.	Chemnitz bez.
41	S W	3809	1	Ballen	altes Packtuch	—	10	41	Giessen	Badische Stsb.	
42	Th & Co.	10929	1	Bierfass	leer, gebr.	—	25	42	Gera	K. E.-D. Erfurt	an den Ladegeleisen gef.
43	W	12	1	Kiste	gefüllt	—	39	43	Bodenheim	Hessische Ludwigsb.	Zettel: Oestrich-Winkel, bezett. Bodenheim b. Mainz.
44	W B C	—	1	Koffer	Eisenwaaren	—	35	44	Köln G.	Linksrh. Köln	
					B. Güter m. Adr. bez.:						
45	B. B. Cassel	13	1	Sack	Spreu	—	—	45	Frankfurt a/M. Ostb.	HessischeLudwigsb.	
46	Gruner	8867	1	Bierfass	leer, gebr.	—	22	46	Gera	K. E.-D. Erfurt	an den Ladegeleisen gef.
47	L. Henkele Mügelheim	604	1	Fass	leer	—	33	47	Karlsruhe	Badische Stsb.	
48	Jul. K	4154	1	Kiste	leer	—	—	48	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
49	Jakob König Magdeburg-Neustadt R. D.	2	1	Brod	Zucker	—	10,5	49	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
50	Geb. Lederer	12217	1	Bierfass	leer, gebr.	—	18	50	Gera	K. E.-D. Erfurt	an den Ladegeleisen gef.
51	A. L. Mohr	—	1	Kübel	leer	—	4	51	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
52	Siemens & Halske	1945	1	Papier	eis. Maschinentheile		53	52	Roth a. Sand	Bayerische Stsb.	
53	H. Trynes Craningen	356	1	Pack	Wollsäcke	—	48	53	Güterverwalt. Lübeck	Lübeck-Büchener	am 23/8. Zug 304 aus Wagen 12036 H. entladen.
					C. Güter m. Numm. bez.:						
54	—	19 4	1	Packet	12 Schultafeln	—	6	54	Freyung	Bayerische Stsb.	
55	Gep. 37 G K	20	1	Musterkoffer	—	—	17	55	Köln Gep.-Abf.	Linksrh. Köln	
56	—	40	3	Stäbe	Flacheisen	—	44	56	Hagenau	Elsass-Lothring.	
57	—	45 80	2	Pack	graue Pappe	—	33	57	Rogasen	K. E.-D. Bromberg	
58	—	1545	1	—	Hopfencylinder	—	69	58	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:						
59	weisser Strich	—	1	—	Bufferfeder	—	8	59	Genthin	K. E.-D. Magdeburg	
60	C#G. (in Dreieck)	1428	1	Fass	leer	—	42	60	Leipzig Th. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
61	(Zeichen) B. J.	51656	1	Kiste	leer	—	,5	61	Leipzig Eilbg. B.	„	beschr.: Naumburg.
62	FA (Zeichen) 35	4235	1	„	leer	—	25	62	„	„	
63	(Zeichen)	3804	1	Ballen	Teppiche	—	15	63	Aachen	Linksrh. Köln	
					E. Güter ohne Bezeichn.:						
64	—	—	1	Blechkanne	leer	—	—	64	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
65	—	—	1	Sack	Bleischrot	—	5	65	Karlsruhe	Badische Stsb.	Luzern bezettelt

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
66	—	—	9 11	— —	Bretter, 8 m l. — Bretter, 5 m l. —	—	66	Driesen Vord.	K. E.-D. Bromberg	
67	—	—	1	Korb	Citronen —	33	67	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
68	—	—	3	Bürden	Eisen —	158	68	Metz	Elsass-Lothring.	
69	—	—	1	Kollo	Eisentheil ◎	2	69	Altona	K. E.-D. Altona	
70	—	—	1	—	Eisentheil (Zahnrad)	3	70	München C.	Bayerische Stsb.	
71	—	—	1	Fass	leer —	18	71	Niederndodeleben	K. E.-D. Magdeburg	
72	—	—	1	Bund	Flachs —	13,5	72	Gerdauen	K. E.-D. Bromberg	
73	—	—	2	„	Flachs —	25,5	73	„	„	
74	—	—	1	—	Gewicht —	0,5	74	Berlin	„	
75	—	—	2	Säcke	Hobelspähne —	—	75	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
76	—	—	1	Korb	leer —	2	76	Bützow	Meckl. Friedr. Frzb.	
77	—	—	8	Stück	leere gebr. Körbe —	—	77	Gusow	K. E.-D. Bromberg	
78	—	—	2	—	Leinen —	—	78	Dühringshof	„	
79	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	6,5	79	Stolp	„	
80	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	11,5	80	Salzgitter	K. E.-D. Magdeburg	
81	—	—	2	Obstkörbe	leer, alt —	3	81	Neu-Oetting	Bayerische Stsb.	
82	—	—	1	—	alte zerrissene Privatdecke	—	82	Plaidt	Linksrh. Köln	
83	—	—	1	—	gusseis. Rad —	12	83	Bamberg	Bayerische Stsb.	
84	—	—	1	Bund	grosse Randstifte —	8	84	Eisenstein	„	
85	—	—	1	—	eis. Rohr —	17,5	85	Amanweiler	Elsass-Lothring.	Ems
86	—	—	1	—	Seil —	—	86	Singen	Badische Stsb.	Eschlidon
87	—	—	1	—	altes Seil —	5	87	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	bezettelt.
88	—	—	1	Sack	Seile —	19,5	88	Strassburg	Elsass-Lothring.	
89	—	—	1	Pack	Stricke —	2,25	89	Spandau	K. E.-D. Altona	
90	—	—	2	—	Taue —	0,5	90	Wilhelmsburg	„	
91	—	—	1	Kollo	Tisch —	7	91	Berlin H. u. L.	„	
92	—	—	1	—	gusseis. Zahnrad —	8	92	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Güterverkehr (Fortsetzung).

treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für obenbezeichneten Verband die 4. Nachträge in Kraft.

Durch dieselben wird die Gültigkeit der Getreide-Ausnahmetarife für Malz aufgehoben, und der im Verkehr mit Osnabrück (Hannov. Bhf.) bestehende Ausnahmetarif 10 (Eisen und Stahl etc.) geändert.

Mit der Aenderung des Ausnahmetarifs 10 ist eine theilweise Erhöhung der Frachtsätze für einige Oesterreichische Stationen verbunden, die jedoch erst vom 15. November d. J. ab zur Durchführung kommt. Der Nachtrag 4 zu Tarifheft 1 enthält ausserdem noch Frachtsätze der regelrechten Tarifklassen und verschiedene Ausnahmetarife für den Verkehr mit den neu einbezogenen Stationen Linz, Salzburg, Wels und anderen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, Ausnahmesätze für Getreide etc. für die Station Hohenau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und vorübergehend ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Kleie für den Verkehr mit Wien und den Wiener Vororten. Durch Nachtrag 4 zu Tarifheft 2 werden ausserdem noch die Stationen Annathal, Rothau, Carlsbad, Falkenau a. d. E. und Unter-Graslitz in die Ausnahmetarife für Holz einbezogen, sowie direkte Frachtsätze der Spezialtarife A 2 und III zwischen Falkenau a. d. E. und Göschwitz eingeführt.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von 20 bezw. 10 ₰ oder 12 bezw. 6 kr. käuflich zu erhalten. (1947)

Magdeburg, den 4. September 1893.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Die in Gemässheit unserer Bekanntmachung vom 18. Januar 1888 vom 20. desselben Monats ab eingetretene Erhöhung des Lagergeldes für die in bedeckten Räumen lagernden Stückgüter sowie die Verkürzung der lagergeldfreien Zeit für Stückgüter auf dem Güterbahnhofe Köln-Gereon wird mit dem 1. Oktober d. J. aufgehoben.

Köln, den 7. September 1893. (1948)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. (Frachtermässigung für Eilgutsendungen zwischen Wien und Paris.) Mit Gültigkeit vom 15. September l. J. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1893, werden für direkt abgefertigte Eilgutsendungen zwischen Wien K. E. B. und Wien K. F. J. B. einerseits und Paris (Douane und Reuilly) andererseits die bei Umkartirung in Bregenz erreichbaren Gesammtfrachten im Rückvergütungswege gewährt.

Zu diesem Behufe sind die auf die betreffende Firma als Absenderin lautenden Duplikat-Frachtbriefe bis längstens 31. März 1894 bei der gefertigten K. K. Generaldirektion einzureichen.

Wien, am 31. August 1893. (1949)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. Ausgabe eines Nachtrages I zum Flachsausnahmetarif. Mit 19. September a. St./1. Oktober n. St. 1893 tritt ein Nachtrag I zu dem vom 19. April a. St./1. Mai n. St. 1893 gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Flachs, Hanf, sowie Flachs- und Hanfheede (Werg) in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem Frachtsätze für die Stationen Shogowo der St. Petersburg-Warschauer Bahn, Teschen der Kaschau-Oderberger Bahn und Hohenstadt der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, ferner die Berichtigung von Frachtsätzen nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Wien, 10. September 1893. (1950)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifirung von Fassverdichtungsleim (Exquisit, Gummiharz). Drei Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ tritt für den Artikel Fassverdichtungsleim (Exquisit, Gummiharz) rücksichtlich der Relation Wien-Tetschen/Bodenbach folgende Tarifirung in Kraft:

a) unter 5 000 kg der Frachtsatz der Klasse II,
b) bei mindestens 5 000 kg der Frachtsatz der Klasse A,
c) bei mindestens 10 000 kg der Frachtsatz der Klasse B

der Lokal- bezw. Verbandstarife der betheiligten Verwaltungen.

Wien, am 11. September 1893. (1951)

Oesterreich. Nordwestbahn.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Aufhebung eines Tarifes. Mit Gültigkeit vom 1. November 1893 gelangt der vom 1. Januar 1890 gültige Tarif, Theil II — Heft B des Nord-

westböhmischen Eisenbahnverbandes für den Verkehr zwischen Stationen der ehemaligen K. K. priv. Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn sammt dem zugehörigen Nachtrage I zur Aufhebung, weil die Frachtsätze für diesen Verkehr im Lokaltarife der K. K. Oesterr. Staatsbahnen enthalten sind.

Hierdurch wird gleichzeitig auch die im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums vom 5. August 1890 Nr. 90 bezw. in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 6. August 1890 Nr. 61 enthaltene Kundmachung, betreffend Einbeziehung der Station Bodenbach (St. E. G.) in den vorstehend aufgehobenen Tarif ausser Kraft gesetzt.

Prag, am 6. September 1893. (1952)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Einführung des Nachtrages XVII zum Lokal-Gütertarif. Mit 1. Oktober 1893 bezw. soweit Erhöhungen eintreten, mit 1. November 1893 gelangt der Nachtrag XVII zum Lokal-Gütertarif der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1893 zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Stationstarif für die Station Castolowitz.
2. Ergänzung bezw. Aenderung der bisherigen Bestimmungen.
3. Kartirungs-Frachtsätze für einzelne Artikel.
4. Berichtigung.
5. Kilometerzeiger für die Station Castolowitz.

Exemplare dieses Nachtrages werden in den gesellschaftlichen Stationen, sowie bei der unterzeichneten Direktion rechtzeitig zur Einsicht aufliegen und können von letzterer zum Preise von 6 kr. bezogen werden.

Wien, am 5. September 1893. (1953)
Die Direktion.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 20. September d. J. ab werden in die Nachtschnellzüge 3 und 4 der Strecke Berlin-Eydtkuhnen und umgekehrt für den Verkehr I./II. Klasse Durchgangswagen eingestellt, welche durch bedeckte Uebergänge mit einander verbunden und mit nummerirten Plätzen versehen sind. Die Benutzung dieser Wagen, welche für gewöhnlich den Verkehr I./II. Klasse allein bedienen, ist nach Maassgabe der zur Verkehrsordnung erlassenen Zusatzbestimmungen der Preussischen Staatsbahnen nur gegen Lösung besonderer Platzkarten, ausser den eigentlichen Fahrkarten, zulässig. Der Preis einer Platzkarte beträgt für die erste und zweite Wagenklasse 2 ℳ. Kinder, welche Fahrkarten lösen müssen, haben die volle Platzgebühr zu zahlen. Um den Reisenden die Möglichkeit zu bieten, sich einen bestimmten von ihnen näher zu bezeichnenden Platz zu sichern, findet ein Vorverkauf der Platzkarten statt:

1. in Berlin für den Zug 3
   a) im internationalen Reisebüreau, Unter den Linden 69, Tags vorher,
   b) in der Fahrkarten-Ausgabestelle auf Bahnhof Friedrichstrasse am Reisetage bis eine Stunde vor Abgang des Zuges,
2. in Eydtkuhnen für den Zug 4 eine Stunde vor Abgang des Zuges.

Auf den Zwischenstationen sind für beide Züge die Platzkarten bei einem Zugbeamten zu lösen.

Durch das Belegen eines nummerirten Platzes wird ein Anspruch auf denselben nicht erworben.

Näheres ist bei den Bahnhofsvorständen der Strecke Berlin-Eydtkuhnen zu erfahren. (1954)

Bromberg, den 10. September 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Lieferfristen.

Güterverkehr nach Württemberg. Wegen des zu erwartenden aussergewöhnlichen Andranges von Gütern während des stärkeren Herbstverkehrs, infolge dessen die Bereitstellung der eintreffenden Wagenladungsgüter zur Entladung auf dem Bahnhof Stuttgart innerhalb der bestimmungsmässigen Lieferfristen nicht immer bewirkt werden kann, wird die Lieferfrist für die vom 10. September bis 31. Oktober 1893 in Stuttgart ankommenden Frachtgüter in Gemässheit des § 63 (Ziffer 3, 2) der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands um 2 Tage verlängert.

Stuttgart, den 9. September 1893. (1955)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

---

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Werra-Eisenbahn. Bei der am 1. September 1893 in Gegenwart einer Kommission unseres Verwaltungsrathes und eines Beamten des hiesigen Herzoglichen Amtsgerichts erfolgten vierten Ausloosung der Werrabahn-Prioritätsobligationen I. und II. Emission und ersten Ausloosung der gleichen Obligationen III. Emission behufs deren Tilgung sind folgende Nummern gezogen worden und zwar:

I. Emission (vom 1. Januar 1884.)

13 Stück Lit. A. à 1 500 ℳ.

Nr. 141 338 378 415 584 1028 1226 1364 1365 1603 1611 1813 1842.

27 Stück Lit. B. à 600 ℳ.

Nr. 178 240 358 531 962 976 1461 1753 1870 2234 2429 2454 2725 3168 3185 3257 3698 3737 3752 3879 4216 4317 4358 4504 4575 4591 4695.

54 Stück Lit. C. à 300 ℳ.

Nr. 28 131 245 465 589 599 676 927 1016 1105 1134 1193 1202 1409 1720 1830 1832 2123 2461 3064 3082 3237 3263 3629 3648 4021 5123 5233 5240 5507 5552 5771 6050 6099 6325 6364 6678 7039 7122 7396 7440 7748 7800 7876 7976 8199 8540 8575 8635 8812 8863 8881 9060 9226.

II. Emission (vom 1. Januar 1886.)

2 Stück Lit. A. à 1 500 ℳ.

Nr. 3017 3083.

3 Stück Lit. B. à 600 ℳ.

Nr. 5686 5856 5936.

9 Stück Lit. C. à 300 ℳ.

Nr. 10146 10377 10415 10595 10728 10946 11229 11350 11359.

III. Emission (vom 1. Juni 1888.)

3 Stück Lit. A à 1 000 ℳ.

Nr. 163 337 420.

2 Stück Lit. B. à 500 ℳ.

Nr. 348 470.

4 Stück Lit. C. à 100 ℳ.

Nr. 89 108 166 214.

Die Rückzahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom 31. Dezember d. J. an statt, mit welchem Zeitpunkt ihre Verzinsung aufhört:

bei unserer Hauptkasse hier, bei unseren sämmtlichen Fahrkarten-Ausgabestellen ausschliesslich derjenigen der Haltestellen und Haltepunkte, durch die Filiale der Mitteldeutschen Kreditbank hier, die Herren Mendelssohn & Comp. in Berlin, die Mitteldeutsche Kreditbank in Berlin und Frankfurt a/M., die Herren B. M. Strupp in Meiningen und Gotha, durch die Coburg-Gothaische Kreditgesellschaft in Coburg, die Herren Becker & Comp. in Leipzig und durch die Filiale der Bank für Handel und Industrie in Frankfurt a/M.

gegen Rückgabe der Obligationen und der Zinsabschnitte 12 bis 20 der III. Emission.

Der Betrag fehlender Zinsabschnitte wird vom Kapitalbetrage gekürzt.

Meiningen, den 2. Sept. 1893. (1956)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

---

5 Verdingungen.

Grossh. Oberhessische. Eisenbahnen. Es soll die Lieferung von zwei kupfernen fertig genieteten Lokomotiv-Feuerbüchsen vergeben werden. Angebote sind bis zum 21. d. Mts., Vm. 12 Uhr, bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, woselbst auch Bedingungen und Zeichnungen gegen Einsendung von 20 ₰ zu beziehen sind.

Giessen, den 9. September 1893. (1957)
Der Grossh. Maschinenmeister
der Oberhessischen Eisenbahnen.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt die in Zwolle, in Utrecht und in Tilburg vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in vierundzwanzig Loosen zu vergeben.

Die Materialien liegen in Zwolle, in Utrecht und in Tilburg zur Besichtigung vom 9. September bis 10. Oktober 1893 (ausgenommen Sonn- und Festtage) von 10 Uhr bis 3 Uhr Nachmittags.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft, Centraler Dienst, vierte Abtheilung, Westerstraat Nr. 9 in Utrecht oder von den Magazinverwaltern in Zwolle, in Utrecht und in Tilburg.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum 10. Oktober 1893 portofrei an das Centralbüreau, Centraler Dienst, erste Abtheilung in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 30. Oktober d. J. an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, 9. September 1893. (1958)
Der Generaldirektor.

Oberhessische Eisenbahnen. 290 000 kg alte Schienen sind zu verkaufen. Angebote, mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 20. d. Mts., Vormittags 10 Uhr, dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 8. September 1893. (1959)
Grossherzogliche Direktion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 72. **Zeitung des Vereins** 1893.



Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.). Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 16. September 1893.

Inhalt:

Ein Vorschlag zu einer einheitlichen Wechselsignalisirung.

Von **Theodor Kittl** in Wien.

Die auf den Oesterreichischen Eisenbahnen gebräuchlichen Wechselsignale beabsichtigen entweder „die Stellung der Weiche in gerader Richtung" oder „die Stellung der Weiche in die Abzweigung" anzuzeigen. In jenen Fällen, in welchen ein Zweifel über die Richtung der Geraden und der Abzweigung nicht aufkommen kann und die Uebereinstimmung des Signalbildes mit der Wechselstellung jedermann sofort einleuchtet, sind die Wechselsignale markant genug und unterscheiden sich von einander hinreichend, einen einzigen Fall ausgenommen: Das Bild des Signalkörpers bei der Stellung der Weiche in gerader Richtung zeigt „nach der Spitze" ein weisses, „gegen die Spitze" ein grünes Rechteck. Bei der Kleinheit dieses Rechteckes erscheint in grösserer Entfernung das Signalbild in beiden Fällen als dasselbe. Bei für Handbedienung eingerichteten Weichen ist dann ihre Stellung bei Tage noch aus der Stellung der Wechselbirne erkennbar, bei central stellbaren Wechseln hingegen, bei welchen das Wechselgewicht wegfällt, ist aus dem Bilde des Wechselständers absolut nicht zu erkennen, ob der Wechsel nach der Spitze oder gegen die Spitze befahren wird. Ob die Entfernung, von welcher aus das Signal in unzweifelhafter Weise erkannt wird, hinreichend ist, um einen in Bewegung befindlichen Zug unter allen Umständen vor Befahrung des Wechsels zum Stehen zu bringen, ist jedenfalls zu bezweifeln. Hieraus muss geschlossen werden, dass das Signalbild für die Stellung des Wechsels in gerader Richtung nicht genügend gross ist.

Ausserdem aber kommen nicht allzuselten Fälle vor, in welchen es einer Interpretation des Begriffes der „Geraden" bedarf, auf Grundlage welcher erst die richtige Stellung des Wechselsignal-Körpers festgestellt werden muss. Sodann ist die richtige Erkenntniss des Signalbegriffes für jemanden, der mit den örtlichen Verhältnissen nicht genauer vertraut ist, erschwert

Wenn endlich ein Geleis sich in zwei Abzweigungen mit gleichen Krümmungsradien theilt, dann lässt sich die richtige Stellung des Signalkörpers aus den Grundbegriffen „Stellung in gerader Richtung" und „Stellung in die Abzweigung" nicht ableiten, und bleibt die Fixirung der Stellung des Signalkörpers der Willkür überlassen. Unter solchen Umständen ist die richtige Erkenntniss des Signalbegriffes für niemanden gewährleistet.

Es ist also klar, dass der Begriff der geraden Fahrt vag und unbestimmt ist, wenn nicht eine wirkliche Gerade vorhanden ist. Bei Verkrümmungen und Verschwenkungen der Geleise verliert der Begriff der geraden Fahrt für die Praxis sehr viel an Werth.

Wenn nun über die Bedeutung der Wechselsignale in allen Fällen vollständige Klarheit herrschen soll, was wohl

eine selbstverständliche Forderung im Interesse der sicheren Dienstesabwickelung ist, so ergibt sich die Nothwendigkeit, dass das Bahnpersonal, insbesondere das Maschinenpersonal, mit den örtlichen Verhältnissen genauer vertraut sei. Bei normalem Betriebe ist diese Forderung auch in gewissem Maasse erfüllt. Gleichwohl zählen Wechselaufschneidungen nicht zu den grössten Seltenheiten.

Wenn nun auch ein grosser Theil der Wechselaufschneidungen der Unachtsamkeit theils der Weichensteller, theils des Maschinenpersonals zur Last zu legen ist, so muss der Rest der unvollständigen Deutlichkeit und der nicht genauen Uebereinstimmung der Signalbilder mit der Stellung der Weichen in Bezug auf deren örtliche Verhältnisse zugeschrieben werden.

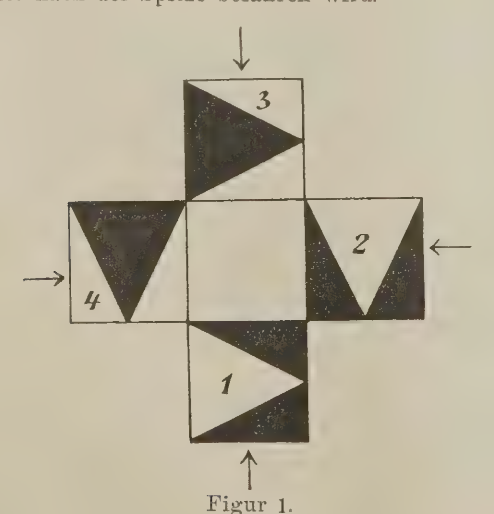
Bei ausserordentlichen Verhältnissen jedoch, wo es nothwendig werden kann, sowohl ganz neues Stationspersonal, als auch mit den örtlichen Verhältnissen ganz unbekanntes Maschinenpersonal zu verwenden, dürfte der Prozentsatz jener Wechselaufschneidungen, welche in die zuletzt erwähnte Klasse rangiren, gewaltig steigen.

Erfahrungsgemäss ist ein gewisser, wenn auch geringer Bruchtheil der Wechselaufschneidungen von Unfällen — Entgleisungen von Fahrzeugen usw. — begleitet. Beim Zutreffen solcher ausserordentlichen Verhältnisse würde dann ein derartiger Unfall als doppeltes Hemmniss für die Abwickelung des Dienstes empfunden werden.

Im Hinblicke auf die thunlichste Erhöhung der Verkehrssicherheit, welche gerade bei aussergewöhnlichen Verhältnissen in besonderem Grade gewahrt werden sollte, drängt sich die Forderung nach einem möglichst einfachen und unzweideutigen Wechselsignale auf, dessen Signalbegriff eindeutig definirt ist und einer Interpretation weder bedarf, noch eine solche zulässt.

Würde eine solche Wechselsignalisirung zur allgemeinen Durchführung gelangen, so würde sich die Sicherheit beim Befahren der Weichen bedeutend erhöhen, und es brauchte dann das Maschinen- und Zugspersonal nicht überall mit den örtlichen Verhältnissen näher vertraut zu sein, ohne dass dessen Verwendung auf fremden Bahnstrecken zu Bedenken Anlass geben könnte.

Im nachstehenden wird ein Versuch einer einheitlichen Wechselsignalisirung in Vorschlag gebracht, welcher den oben aufgestellten Forderungen gerecht zu werden und die erwähnten Nachtheile der derzeitigen Signalisirung zu vermeiden sucht. Hierbei wurden die Signalbegriffe „Stellung der Weiche in gerader Richtung“ und „Stellung der Weiche in die Abzweigung“ gänzlich beseitigt, dagegen wurde das Hauptgewicht auf den Umstand gelegt, ob eine Weiche gegen die Spitze oder nach der Spitze befahren wird.



Figur 1.

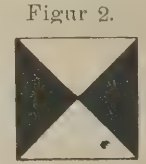
Figur 1 stellt eine Wechsel-Signallaterne in der Daraufsicht dar, bei welcher alle 4 Seiten bis in die Horizontale aufgeklappt wurden. Bei diesem Signale bedeutet ein weisses Dreieck im schwarzen Felde: „Fahrt gegen die Spitze des Wechsels“, ein schwarzes Dreieck im weissen Felde: „Fahrt nach der Spitze des Wechsels“. Die nach rechts oder links zeigende Spitze des Dreiecks zeigt gleichzeitig an, welches Geleise der Stellung der Weiche nach fahrbar ist. Die einzelnen Signalbilder in der Figur 1 bedeuten, in der Richtung der Pfeile angesehen, demnach:

1. Fahrt gegen die Spitze des Wechsels in das rechtsliegende Geleise,
2. Fahrt gegen die Spitze des Wechsels in das linksliegende Geleise,
3. Fahrt nach der Spitze des Wechsels aus dem linksliegenden Geleise und
4. Fahrt nach der Spitze des Wechsels aus dem rechtsliegenden Geleise.

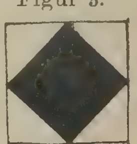
Als Vortheile obiger Weichensignalisirung mögen angeführt werden:

a) das Signalbild ist möglichst einfach;
b) dasselbe stellt einen unzweideutigen Signalbegriff in unzweifelhafter Weise dar, bedarf in keinem Falle einer Interpretation und lässt auch keine solche zu;
c) das Signalbild ist in allen vier Stellungen gleich gross und gleich deutlich;
d) die Anwendung dieses Wechselsignales ist von den örtlichen Verhältnissen des Wechsels unabhängig;
e) dieses Signal markirt ein Zweispurigstehen des Wechsels in auffallender Weise. Figur 2 ist das Bild des Signalkörpers des zweispurig stehenden Wechsels gegen die Spitze gesehen, Figur 3 das Bild dieses Signalkörpers nach der Spitze der Weiche gesehen;
f) schliesslich sei noch eines nebensächlichen Vortheiles dieses Signales, welcher jedoch in praktischer Hinsicht von Belang ist, erwähnt: Man bedarf keiner rechtszeigenden und keiner linkszeigenden Signalkörper, sondern es genügt ein einheitlicher Signalkörper für alle Weichen.

Figur 2.



Figur 3.



Diesem Vorschlage gegenüber wird vielleicht vielfach behauptet werden, dass man des Signales für die gerade Richtung des Wechsels nicht entrathen könne. Unter der Voraussetzung, dass das Signal für die Stellung der Weiche in gerader Richtung auch nur dann in Verwendung kommt, wenn eine wirkliche Gerade vorhanden ist, könnte diesem Einwurfe leicht in der verschiedensten Weise, z. B. durch Verwendung verschiedenfarbiger Gläser usw., Rechnung getragen werden.

Allein da hierdurch der Einheitlichkeit und Sinnenfälligkeit des vorgeschlagenen Signales Eintrag geschehen würde, so wäre einer solchen Komplizirung des Signales nicht das Wort zu reden.

Anmerkung der Redaktion. Scheiben- und Lichtsignale der Weichen in verschiedenen Farben (weiss und grün) waren seiner Zeit bei verschiedenen Privatbahnen Preussens in Anwendung und haben sich gut bewährt. Wie bei allen Signalen, so ist auch für die Weichensignale ein genau arbeitender Mechanismus Voraussetzung, sonst werden die Signalbilder ungenau und die Signalbegriffe können verwechselt werden. Dass man das Weichensignal der verschiedenen Farben beseitigt und durch ein Signal ersetzt hat, welches nicht verschiedenartige Scheiben oder Lichter, sondern verschiedene Signalbilder gleicher Farbe (Pfeil, Kreis, Quadrat) aufweist, ist wohl nicht in der Erwägung geschehen, dem grünen Signallicht die einheitliche Bedeutung für die langsame Fahrt ausschliesslich zu reserviren. Allerdings lässt sich darüber streiten, ob es zweckmässig sein kann, das grüne Licht für das Durchfahren der Weiche im Kurvenstrang aufzugeben, denn diese Richtung bedingt auch eine vorsichtige Fahrt, aber man kann auch wieder anführen, dass zu viele grüne Lichter auf einem Bahnhofe den Lokomotivführer irritiren und gegen die Bedeutung des grünen Lichtes gleichgültig machen. Darüber kann aber kein Zweifel bestehen, dass Signale verschiedener Farbe auf ungleich grössere Entfernungen hin erkennbar sind, als Signale gleicher Farbe von verschiedener Form.

Die Staatsbahn-Betriebsordnung in Dänemark.

(Schluss aus Nr. 70.)

III. Gewährung von Ruhegehalt.

19. Für die Gewährung von Ruhegehalt an die nach dem Inkrafttreten des gegenwärtigen Gesetzes beim Staatsbahnbetriebe angestellten oder zu festen Arbeiten angenommenen Bediensteten gelten folgende Bestimmungen:

a) Alle beim Staatsbahnbetriebe angestellten oder zu festen Arbeiten angenommenen Bediensteten, mit Ausnahme des Generaldirektors, sind nach 10 Dienstjahren zum Bezuge von Ruhegehalt berechtigt, wenn sie auf Grund ihres Lebensalters, wegen Kränklichkeit oder aus anderen, ihnen nicht zur Last fallenden Ursachen aus dem Dienste entlassen werden; ebenso sind deren Wittwen zum Bezuge von Ruhegehalt berechtigt, wenn ihr Mann nach Erwerbung des Rechtes auf Ruhegehalt im Dienst, oder aber nach Verabschiedung mit Ruhegehalt verstorben ist. Die Erwerbung des Rechtes auf Ruhegehalt ruht, wenn jemand wegen Krankheit oder zur Ableistung militärischer Verpflichtungen zeitweilig den Dienst unterbricht.

b) Die zum Bezuge von Ruhegehalt berechtigten Bediensteten theilen sich in 3 Ruhegehaltsklassen, von denen die erste die I.—X. allgemeine, sowie die I.—VII. besondere Gehaltsklasse, die zweite die VIII.—X. besondere Gehaltsklasse, und die dritte die XI. allgemeine Gehaltsklasse umfasst.

c) Die zur 1. und 2. Ruhegehaltsklasse gehörenden Bediensteten erleiden behufs Erwerbung des Ruhegehalts einen Gehaltsabzug von 5 bezw. 2,5 %, während für die 3. Ruhegehaltsklasse kein Abzug besteht.

d) Bezüglich der Berechnung der Gehaltsabzüge und der Festsetzung des Ruhegehalts gehören zum Gehalt Alterszulagen, Meilengelder, persönliche Zulagen und Naturalbezüge an Wohnung, Licht, Feuerung, Dienstland usw., deren Werth, sofern er nicht auf andere Weise bestimmt ist, vom Minister des Innern festgesetzt wird; dagegen gehören nicht zum Gehalt Tagegelder, Nachtgelder, Belohnungen, Dienstkleidung oder Kleidergelder usw. Die zur XI. allgemeinen Gehaltsklasse gehörenden Bediensteten werden ohne Rücksicht auf die thatsächliche Höhe des Lohnes mit Rücksicht auf den Ruhegehaltsbezug in 6 Lohnklassen eingetheilt, die ein jährliches Lohn von 480 bezw. 600, 720, 840, 960 und 1080 Kr. voraussetzen und nach der Beschaffenheit des Dienstes und Lohnes festgesetzt werden. Für die Berechnung der Gehaltsabzüge, sowie des Ruhegehalts wird das jährliche Einkommen aus den Meilengeldern für Lokomotivführer und Zugführer je auf 400 Kr., für Packmeister auf 300 Kr., für Heizer und Schaffner je auf 200 Kr. angenommen.

e) Das Ruhegehalt wird berechnet für die Angehörigen der 1. und 2. Ruhegehaltsklasse nach der ganzen Zeit, die sie beim Uebergang in den Ruhestand beim Staatsbahnbetriebe angestellt waren. Für die Angehörigen der 3. Ruhegehaltsklasse wird das Ruhegehalt gleichfalls nach der ganzen Zeit, während deren sie beim Staatsbahnbetriebe angestellt oder zu festen Arbeiten angenommen waren, berechnet, wenn sie nicht aus eigenem Antriebe oder Verschulden ihre Dienst- oder Arbeitszeit unterbrochen haben; in letzterem Falle kommt nur die Zeit, die nach dieser Unterbrechung liegt, in Ansatz. Abweichungen von dieser Regel können nach Lage der Verhältnisse vom Minister des Innern zugelassen werden. Bei Berechnung der maassgebenden Dienstzeit wird ein halbes Jahr und darüber für voll gerechnet, während eine kürzere Zeit unberücksichtigt bleibt.

f) Das Ruhegehalt wird berechnet nach dem durchschnittlichen Gehaltseinkommen der letzten 5 Dienstjahre.

g) Die Höhe des Ruhegehalts beträgt: 1. für die 1. Ruhegehaltsklasse $^1/_5$ des unter f angegebenen Durchschnitteinkommens nebst $^1/_{75}$ dieses Einkommens für jedes pensionsfähige Dienstjahr, jedoch nicht über $^2/_3$ des genannten Durchschnitteinkommens; 2. für die 2. Ruhegehaltsklasse $^3/_4$ der für die 1. Klasse aufgestellten Sätze, jedoch nicht über die Hälfte des maassgebenden Durchschnitteinkommens, endlich für die 3. Ruhegehaltsklasse $^1/_2$ der für die 1. Klasse aufgestellten Sätze, jedoch nicht über $^1/_3$ des maassgebenden Durchschnitteinkommens.

h) Hat jemand in allen 3 Ruhegehaltsklassen, oder in der 1. und 2., oder in der 1. und 3. gedient, so wird sein Ruhegehalt nach den Sätzen der 1. Klasse berechnet, aber nur die in der 1. Klasse gedienten pensionsfähigen Jahre werden für voll gerechnet, die in der 2. Klasse gedienten nur zu $^3/_4$ und die in der dritten nur zur Hälfte. Hat jemand in der 2. und 3. Ruhegehaltsklasse gedient, so wird sein Ruhegehalt nach den Sätzen der 2. Klasse berechnet, aber nur die in dieser gedienten Jahre gelten als voll, die in der 3. Klasse gedienten nur zu $^1/_3$. Bei Berechnung des Ruhegehalts wird jedes Jahr, während dessen der Angestellte als Lokomotivführer, Heizer, Zugführer, Schaffner, Packmeister oder Schiffsheizer gedient hat, als $1^1/_6$ Jahr angesetzt.

i) Wenn ein pensionsfähiger Beamter bei Ausübung seines Dienstes zu Schaden kommt und dienstunfähig wird, so kann ihm vom Minister des Innern je nach den Umständen ein Ruhegehalt bis zur Höhe von $^2/_3$, $^1/_2$ oder $^1/_3$ seines letzten Gehaltseinkommens zugebilligt werden, je nachdem er der 1., 2. oder 3. Ruhegehaltsklasse angehört.

k) Wenn eine Stellung, die nach zehnjährigen ununterbrochener Dienstzeit auf Ruhegehalt Anspruch gibt, eingezogen wird, ohne dass der bisherige Inhaber eine passende Stellung von gleichem Gehalt erhalten kann, so hat er 5 Jahre lang Anspruch auf Wartegeld; dieses entspricht dem Ruhegehalt, das er nach 35 Dienstjahren bekommen haben würde, indem sein letztes Gehalt für diesen Zeitraum als maassgebend angenommen wird. Während dieser Zeit ist er verpflichtet, eine Stellung mit wenigstens dem gleichen Gehalt wie früher beim Staatsbahnbetriebe anzunehmen. Die Ruhegehaltsabzüge erfolgen auch vom Wartegeld. Hat er nach fünfjähriger Wartezeit keine andere Anstellung beim Staatsbahnbetriebe erhalten, so wird er in den dauernden Ruhestand versetzt; die Wartezeit gilt bei Berechnung des Ruhegehalts als Dienstzeit, aber das Durchschnitteinkommen wird nach dem Gehalt der 5 letzten wirklichen Dienstjahre berechnet.

l) Die Beamten des Staatsbahnbetriebes, welche 10 Jahre ununterbrochen im Dienste gewesen sind und das 70. Lebensjahr zurückgelegt haben, können ihren Abschied mit Ruhegehalt verlangen; Betriebsinspektoren, Maschineninspektoren, Telegrapheningenieure, Telegraphenmeister, Telegraphen-Vorarbeiter, Ober-Bahnmeister, Zugführer, Schaffner, Packmeister, Lokomotivführer und Heizer sind hierzu schon nach zurückgelegtem 65. Lebensjahre berechtigt.

m) Wer seine Stellung nach gerichtlichem Erkenntniss verwirkt hat, verliert damit sein Recht auf Ruhegehalt.

n) Wenn jemand nach zehnjähriger ununterbrochener Dienstzeit auf Grund von Versehen oder Uebelständen entlassen wird, die nach dem Gesetze zwar nicht seine Stellung verwirken, aber die für die Stellung nöthige Achtung nebst Vertrauen schwächen, so wird sein Ruhegehalt durch das jährliche Finanzgesetz bestimmt.

o) Ruhegehalt oder Wartegeld hört auf: 1. wenn der Betreffende in einer pensionsberechtigten Stellung beim Betriebe wieder angestellt wird. Ist das Gehalt der neuen Stellung geringer als das derjenigen, für welche er Ruhegehalt oder Wartegeld bezogen hat, so wird der Ruhegehalts- bezw. Wartegeldbetrag so weit gekürzt, als die Hälfte des Gehalts der neuen Stellung beträgt, oder um mehr, wenn das Gehalt der früheren Stellung überschritten würde; bei späterer Berechnung des Ruhegehalts ist dann der Rest des Ruhegehalts oder Wartegeldes als persönliche Zulage zu betrachten. Bei späterer Entlassung aus der neuen Stellung hat er, wenn er kein höheres Ruhegehalt erdient hat, auf dasjenige Ruhegehalt Anspruch, welches er früher gehabt hat oder nach Aufhören des Wartegeldes würde bekommen haben; 2. wenn er nach erfolgter Versetzung in den Ruhestand die Annahme einer Anstellung oder fester Arbeit beim Betriebe mit gleichem oder höherem Gehalte wie früher verweigert, sofern seine Diensttüchtigkeit zu der angebotenen Beschäftigung nach dem Gutachten des Ministers des Innern auf genügende Art festgestellt ist; 3. wenn er ohne Genehmigung des Ministers des Innern im Auslande seinen Aufenthalt nimmt; 4. wenn er sein Ruhegehalt oder Wartegeld 3 Jahre lang nicht erhoben hat, ohne später eine gesetzliche Verhinderung nachweisen zu können; 5. wenn er vom Gerichte eines solchen Vergehens für schuldig erkannt wird, welches, wenn er im Dienste gewesen wäre, die Verwirkung seiner Stellung zur Folge gehabt haben würde, oder wenn ihm bewiesen wird, dass er sich vor seiner Verabschiedung eines solchen Vergehens schuldig gemacht hat.

p) Die Wittwe eines ruhegehaltsberechtigten Beamten des Staatsbahnbetriebes oder eines mit Ruhegehalt oder Wartegeld abgegangenen Beamten erhält ein Drittel des Ruhegehalts, das ihr Mann bezog oder das ihm zugestanden hätte. Wenn besondere Umstände dafür sprechen, so kann der Minister des Innern unversorgten Kindern der Wittwe, bis sie ihr 18. Lebensjahr vollendet haben, eine Unterstützung bewilligen, die im ganzen nicht höher als die Hälfte des der Wittwe zustehenden Betrages sein darf. Ebenso kann der Minister des Innern nach den Umständen an Ganzwaisen von pensionsberechtigten Beamten bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres eine Unterstützung bewilligen, die jedoch $^1/_4$ des Ruhegehalts des Beamten nicht übersteigen darf. Die gleichen Regeln gelten für Wittwen und unversorgte Kinder, wenn pensionsberechtigte Beamte bei Ausübung ihres Dienstes getödtet werden, indem der Mehrbetrag an Ruhegehalt, der dem Beamten zugebilligt wäre, wenn er gelebt hätte, als Ausgangspunkt für die Berechnung des Wittwengeldes und der Waisenunterstützung genommen wird.

Die Weiterzahlung der Waisenunterstützung ist abhängig von der Fortdauer der Umstände, die ihre Bewilligung begründet haben; sie ist daher jährlich vom Minister des Innern zu bewilligen. Wittwen und Waisen unter 18 Jahren von nicht pensionsberechtigten Bediensteten, die bei Ausübung ihres Dienstes umgekommen sind, kann bei Bedürfniss und Würdigkeit nach Bestimmung des Ministers des Innern Wittwengeld oder Waisenunterstützung, die sich nach den Umständen richten, zugebilligt werden. Als Bedingung für die Weiterzahlung solcher Wittwengelder oder Waisenunterstützungen ist erforderlich, dass sie jährlich vom Minister des Innern genehmigt werden und dass die sie begründenden Umstände fortbestehen.

q) Nicht berechtigt zum Bezuge von Wittwengeld sind Wittwen, welche die Ehe erst nach dem 60. Lebensjahre des Mannes geschlossen haben, oder auf seinem Todtenbett, oder nachdem er mit Ruhegehalt entlassen ist, oder wenn die Ehe vor des Mannes Tod gänzlich getrennt ist.

r) Das Wittwengeld hört auf: 1. wenn die Wittwe eine neue Ehe schliesst, 2. wenn sie ohne Genehmigung des Ministers des Innern ihren Aufenthalt im Auslande nimmt, 3. wenn sie 3 Jahre lang ihr Wittwengeld nicht erhoben hat, ohne später eine gesetzliche Behinderung beweisen zu können, 4. wenn sie vom Gerichte einer nach der öffentlichen Meinung entehrenden Handlung schuldig befunden wird. Wenn eine Wittwe eine neue Ehe geschlossen hat und wieder Wittwe wird, so hat sie Anspruch auf das gleiche Wittwengeld wie früher.

s) Wenn das Ruhegehalt, Wartegeld, Wittwengeld oder die Waisenunterstützung in einem ganzen Jahre nicht erhoben wird, so verfällt der Betrag zu Gunsten des Staatsbetriebes, sofern später nicht eine gesetzliche Behinderung bewiesen wird.

20. Für die Gewährung von Ruhegehalt an die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes beim Staatsbahnbetriebe angestellten oder zu festen Arbeiten angenommenen Bediensteten gilt folgendes:

I. Die Mitglieder der „Ruhegehaltskasse für die bei den früheren Seeländischen Staatsbahnen fest angestellten Beamten“ bleiben als solche von dem gegenwärtigen Gesetz unberührt. Indessen ist der Minister des Innern ermächtigt, diesen Mitgliedern auf Wunsch das Recht zu geben, dass ihre Ruhegehaltsverhältnisse auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes geregelt werden; sie haben aber dagegen auf ihre gegenüber der genannten Ruhegehaltskasse erworbenen Rechte, sowie auf ihre Einlagen zu verzichten.

II. Für diejenigen Angestellten, welche den über Altersversorgung geltenden Bestimmungen des Ministers des Innern vom 10. Mai 1869 vor dem 1. April 1887 unterworfen waren, behält es bei den bestehenden Bestimmungen sein Bewenden, doch darf der Gehaltsabzug nicht über 5 % des Einkommens betragen. Vom Inkrafttreten des Gesetzes ab werden vom Staatsbahnbetriebe 5 % des gesammten Gehaltseinkommens an das Finanzministerium gezahlt und der Rechnung für Altersversorgung gemäss dem Gesetze vom 29. März 1878 gutgeschrieben. Dieser Zuschuss nebst Zins und Zinseszins verfällt zu Gunsten des Staatsbahnbetriebes, wenn der Betreffende vor Ableistung einer zehnjährigen ununterbrochenen Dienstzeit oder aber wenn er später aus einem andern Grunde als Alter, Kränklichkeit bezw. aus einer ihm zur Last zu legenden Ursache aus dem Dienste ausscheidet.

Der Minister des Innern ist indessen ermächtigt, die genannten Beamten auch zum Genusse des gegenwärtigen Gesetzes zuzulassen; sie werden alsdann behandelt, als wenn sie von dem Zeitpunkt ab, an dem die Bestimmungen vom 10. Mai 1869 auf sie zur Anwendung kamen, in der 1. Ruhegehaltsklasse gedient hätten, wobei jedes vor dem 1. April 1887 gediente Jahr zu $1^1/_4$ gerechnet wird, dagegen ist an den Staatsbahnbetrieb der Betrag abzugeben, der für sie zu diesem Zeitpunkt angesammelt ist mit Abzug von $^1/_{10}$.

III. Auf die erst am 1. April 1887 oder später angestellten Beamten, welche den Bestimmungen vom 10. Mai 1869 unterworfen waren, findet die genannte Regel in sinngemässer Weise Anwendung.

IV. Alle übrigen Beamten werden so betrachtet, als wenn sie mit dem Inkrafttreten des gegenwärtigen Gesetzes angestellt oder zu fester Arbeit angenommen wären. Daneben ist der Minister des Innern berechtigt, ihnen, ihren Wittwen oder Waisen, wenn besondere Umstände dafür sprechen, eine Unterstützung zu gewähren, doch dürfen sie dadurch nicht günstiger gestellt werden, als wenn das gegenwärtige Gesetz schon bei ihrer Annahme in Kraft gewesen wäre.

V. Diejenigen Angestellten, welche infolge Durchführung dieses Gesetzes entlassen werden müssen, können, sofern die Verhältnisse dafür sprechen, Wartegeld, Ruhegehalt oder Unterstützung erhalten; das gleiche gilt zutreffendenfalls von ihren Wittwen und Waisen in entsprechender Anwendung.

21. Der Minister des Innern ist berechtigt, zugleich mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes die „Ruhegehaltskasse für die bei den früheren Seeländischen Staatsbahnen angestellten Beamten“ mit Vermögen und Schulden nach näherer Uebereinkunft mit der Kassenverwaltung auf die Staatskasse zu übernehmen. Der Gehaltsbeitrag, welchen die Staatsbahnangestellten behufs Erwerbung von Ruhegehalt zu leisten haben, wird alljährlich an die Staatsbahnkasse abgeführt, welche alle auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes erworbenen Ruhegehälter und Unterstützungen zu bezahlen hat. Von dem Vermögen der Ruhegehaltskasse der Seeländischen Bahn, sowie von den angesammelten Gehaltsabzügen der den Bestimmungen vom 10. Mai 1869 unterworfenen Beamten wird ein Reserve-Pensionsfonds gebildet, der vom Finanzminister verwaltet wird. Wenn in einem Jahre die auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes zu zahlenden Ruhegehälter und Unterstützungen den Betrag der in diesem Jahre einbehaltenen Gehaltsabzüge und 5 % der Gehaltsbezüge aller den Ruhegehaltsbestimmungen des Gesetzes unterliegenden Beamten übersteigen, so wird der fehlende Betrag von den Zinsen und nöthigenfalls vom Kapital des Reserve-Pensionsfonds entnommen. Wenn dagegen in einem Jahre der Betrag der Ruhegehälter und Unterstützungen geringer ist als die im gleichen Jahre erzielten Gehaltsabzüge, so fällt der Ueberschuss dem genannten Fonds zu.

22. Ruhegehälter und Unterstützungen, sowie die angesammelten Gehaltsabzüge der Staatsbahnbeamten können nicht verschenkt, verkauft, verpfändet oder mit Beschlag belegt werden.

23. Bezüglich der vom Könige ernannten Staatsbahnbeamten kann die Rechtsfrage über den Bezug von Ruhegehalt oder Wartegeld von den Gerichten entschieden werden; bezüglich der übrigen Beamten hat es, sofern nicht aus verschiedenen Bestimmungen anderes hervorgeht, bei der Entscheidung des Ministers des Innern über solche Frage sein Bewenden, ohne dass die Gerichte angerufen werden können.

IV. Regierungsaufsicht über das Rechnungswesen der Staatsbahnen.

24. Zur Aufsicht über das Rechnungswesen der Staatsbahnen wird vom Minister des Innern ein Aufsichtsrevisor angestellt, der direkt dem Minister untersteht. Er kann jederzeit die bei den Staatsbahnen geführten Rechnungsbücher nebst den Belägen durchsehen, sowie die Kassen der beim Betriebe angestellten, mit Kassengeschäften beauftragten Beamten prüfen. Die Klagen über Anordnungen und Entscheidungen des Generaldirektors in Rechnungssachen werden dem Minister des Innern zur Entscheidung durch den Aufsichtsrevisor vorgelegt. Im übrigen werden die näheren Regeln über die Wirksamkeit des Aufsichtsrevisors vom Minister des Innern festgesetzt.

25. Der Aufsichtsrevisor wird vom König ernannt und erhält ein jährliches Gehalt von 4 800 Kr.; nach je 5 Dienstjahren erhält er eine Zulage von 400 Kr., doch darf sein Gehalt 6 400 Kr. nicht übersteigen. Die zur Unterstützung des Aufsichtsrevisors erforderlichen Hilfskräfte werden durch das jährliche Finanzgesetz bewilligt.

V. Fahrpläne, Tarife, Polizeibestimmungen.

26. Der allgemeine Fahrplan für die Staatsbahnen nebst zugehörigen Seestrecken wird vom Minister des Innern festgestellt.

27. Die Tarifordnung nebst zugehörigen Tarifsätzen und Beförderungsordnung, sowie die Bestimmungen über Freibeförderung von Personen und Gütern für die eigene Verwaltung werden vom Minister des Innern festgesetzt, bis durch Gesetz anderweitige Bestimmung getroffen wird. Spätestens dem im Jahre 1895 zusammentretenden ordentlichen Reichstag ist ein Gesetzentwurf über die Regeln vorzulegen, die bei Feststellung der Tarifsätze und Beförderungsbestimmungen für Benutzung der Staatsbahnen nebst Seestrecken zu Grunde zu legen sind.

28. Die Bestimmungen über Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit bei Benutzung der Staatsbahnen und Seestrecken werden, soweit das Publikum in Betracht kommt, bis zu anderweiter Regelung durch Gesetz, vom Minister des Innern getroffen, der für Uebertretung dieser Bestimmungen Geldbussen bis zu 20 Kr. festsetzen kann, sofern nicht in den geltenden Gesetzen schon eine Strafe für die betreffenden Fälle vorgeschrieben ist. Für diese Bussen, die in den Reserve-Pensionsfonds fliessen, kommen die Bestimmungen in der Verordnung vom 5. Mai 1847, §§ 9 und 10, 1. Punkt, zur Anwendung. Spätestens dem im Jahre 1895 zusammentretenden ordentlichen Reichstag ist ein Gesetzentwurf über die Veranstaltungen vorzulegen, welche zur Sicherung der Ordnung auf den Bahnen, sowie zur Gewährleistung ihrer Sicherheit, soweit das Publikum in Betracht kommt, zu treffen sind.

VI. Veranschlagung der Einnahmen und Ausgaben der Betriebsrechnung.

29. In die Veranschlagung des jährlichen Finanzgesetzes, zum ersten Mal für das Finanzjahr 1893/94, ist ein Anschlag der Einnahmen und Ausgaben aufzunehmen, die voraussichtlich beim Staatsbahnbetriebe in dem geltenden Finanzjahr erzielt werden.

30. Bezüglich des Staatsbahnbetriebes mit allem, was darauf Bezug hat, ist eine vollständige Berechnung jährlich dem Reichstage vorzulegen.

VII. Inkrafttreten und Abänderung des Gesetzes.

31. Dieses Gesetz tritt am 1. April 1893 in Kraft; der Minister des Innern ist indessen berechtigt, einzelne Bestimmungen des Gesetzes schon früher in Kraft zu setzen. Ein Vorschlag zur Verbesserung des Gesetzes ist dem im Jahre 1897 zusammentretenden ordentlichen Reichstage vorzulegen.

Kr.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2725 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Entwurf eines neuen Verzeichnisses der Adressen der Wagenverwaltungen (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 2768 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Berichte über die Beantwortungen wichtiger technischer Fragen (abgesandt am 13. und 14. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche Exemplare der Berichte über die Beantwortungen wichtiger technischer Fragen — XI. Ergänzungsband zu dem technischen Vereinsorgan — bestellt haben.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der VII. internationale Strassenbahnen-Kongress.

Zu diesem in Budapest in der Zeit vom 7. bis 9. d. Mts. abgehaltenen Kongresse waren etwa 50 Theilnehmer aus allen Ländern des Kontinents eingetroffen, die ebensoviele, zumeist bedeutende Gesellschaften vertraten. Die meisten Gäste waren aus Deutschland gekommen.

Der Kongress wurde vom Handelsminister v. Lukacs eröffnet, welcher die Mitglieder im Namen der Ungarischen Regierung auf das herzlichste begrüsste. Der Minister betonte, dass die Kongressmitglieder sowohl in der Hauptstadt selbst, als auch in den Provinzialstädten die Ueberzeugung gewinnen können, dass in Ungarn alle jene Maassnahmen getroffen werden, welche zur Förderung des Verkehrswesens nöthig sind. Er selbst befasse sich eingehend mit der Entwickelung des Strassenbahnwesens und wenn auch sehr viel auf diesem Gebiete in den letzten Jahrzehnten geschehen sei, so verschliesse er sich dennoch nicht der Thatsache, dass das Strassenbahnwesen in Ungarn sich noch immer nicht in dem Maasse entwickelte, wie dies den Bedürfnissen des Verkehres und des Handels entsprechen würde, und dasselbe sich nach den obwaltenden Verhältnissen hätte gestalten können. Er erachte es daher für seine Pflicht, durch legislatorische Maassnahmen dahin zu wirken, dass das Ungarische Strassenbahnwesen einen noch lebhafteren Aufschwung nehme.

Nach Erledigung der Formalien gelangte zunächst die Frage der Schmalspur zur Erörterung und wurde nach einem erschöpfenden Referate des Direktors Ziffer beschlossen, dass auf Grund genauer Erhebungen über die bestehenden und künftig zu erwartenden Transporterfordernisse und mit vollster Beachtung aller örtlichen Verhältnisse und der verfügbaren Hilfsmittel zwischen den drei gebräuchlichsten Spurweiten, nämlich 1 m, 75 cm und 60 cm, die Auswahl zu treffen sei. Hierauf hielt der Direktor der Tramwaygesellschaft in Turin, R. G. Amoretti, einen Vortrag über die Bedingungen, welche seitens der Hauptbahnen den Strassenbahnen bei der Ausführung und dem Betriebe der Geleiskreuzungen auferlegt werden. Es wurde nach einer längeren Debatte beschlossen, die Entscheidung über diese Frage dem nächsten Kongresse vorzubehalten. Sodann hielt Direktor Geron aus Köln einen Vortrag über die Reparaturwerkstätten und über die diesfällige Statistik des Jahres 1891. Diesem Vortrage folgte ein solcher des Direktors Thomas aus Rheims über die bei den Wagen anwendbaren Tragfedern. Die von beiden Referenten gestellten Anträge wurden angenommen.

Den wichtigsten Berathungsgegenstand bildete die Frage, welcher Betriebskraft der Vorzug zu geben sei? Als Referent in dieser Angelegenheit fungirte Schmidt aus Berlin. Die meisten der Redner fanden, dass die elektrische Kraft vortheilhafter sei, ob dieselbe auch billiger sei, lasse sich nach den bisherigen Daten nicht feststellen. Generaldirektor v. Jellinek aus Budapest regte auch die Frage der Ueberfüllung der Wagen an und verlangte, dass der Kongress einen Beschluss fasse, in welchem in dieser Beziehung das Interesse der Unternehmungen mit dem des fahrenden Publikums in Einklang gebracht werde. Direktor Hippe aus München sprach sich schliesslich dahin aus, dass die elektrische Betriebskraft sich sowohl bei oberirdischer als auch bei unterirdischer Leitung bewährt habe, die bisher gesammelten Daten aber nicht hinreichten, um bezüglich der finanziellen Ergebnisse ein Urtheil zu fällen. Die elektrische Kraft erziele nicht nur grössere Schnelligkeit, sondern sei auch besser zur Bewältigung des Massenverkehrs geeignet, weshalb die Einführung derselben zu empfehlen sei. Auch sprach derselbe die Hoffnung aus, dass die Behörden bei Umgestaltung der bisherigen Pferdebahnen in elektrische Bahnen die möglichsten Begünstigungen, insbesondere die Verlängerung der Konzessionsdauer gewähren werden.

Als nächster Kongressort wurde Köln und als Zeitpunkt der Tagung des Kongresses Ende August oder Anfang September kommenden Jahres bestimmt.

Abänderung und Ergänzung der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement.

Diese Anlage enthält Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände. Die Abänderung bezw. Ergänzung mehrerer Bestimmungen dieser Anlage ist als Nachtrag I zum Betriebsreglement im „R.-G.-Bl.“ Nr. 138 und im Sonderabdruck erschienen.

Eine von dem Regierungsrathe und Oberinspektor der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, Dr. Max Freiherrn v. Buschmann, herausgegebene, im Verlage der Staatsdruckerei erschienene Publikation hat sich die dankenswerthe Aufgabe gestellt und dieselbe auch in glücklicher Weise gelöst, nicht nur den Wortlaut aller dieser auf den Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände bezugnehmenden Normen zu bringen, sondern auch durch Vergleichung derselben untereinander darzustellen, inwieweit dieselben mit einander übereinstimmen, bezw. in welchen verhältnissmässig wenigen Punkten derzeit noch Verschiedenheiten bestehen. Für die mit den genannten Artikeln handeltreibende Geschäftswelt ist auch die Beifügung der auf den Posttransport derselben bezugnehmenden Vorschriften, ebenso wie auch die Aufnahme einer Uebersicht der in Oesterreich zum Eisenbahntransporte zugelassenen konzessionirten Sprengmittel unter Angabe der betreffenden Handelsministerialerlasse von besonderer Wichtigkeit.

Eröffnungen bezw. Schliessung von Stationen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Am 1. d. Mts. ist die in Kilometer 136,9 der Linie Prag-Moldau zwischen den Stationen Brüx und Osseg-Riesenberg neu errichtete Station Wiesa für den Gesammtverkehr und die in Kilometer 134,0 derselben Linie zwischen den Stationen Brüx und Wiesa gelegene Haltestelle Lindau für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden; dagegen wurden am gleichen Tage die für den Gesammtverkehr eingerichtete Station Nieder-Oberleutersdorf der Linie Prag-Moldau, sowie die nur für den Personen-, Gepäck- und Transit-Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Wiesa der Linien Prag-Moldau und Dux-Bodenbach geschlossen.

Ungarische Staatseisenbahnen. Am 20. August dieses Jahres ist die an der Linie Budapest-Semlin zwischen den Stationen Budapest-Ferenczváros bezw. Budapest-dunaparti teherpályaudvar und Soroksár gelegene Haltestelle Budapest-Kitérö für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Der Name der an der im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen stehenden Vizinalbahn Budapest-Lajosmizse gelegenen Station Péteri-Gyál ist in Uj-Péterie abgeändert worden.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt, und zwar:

a) dem Fürsten Adam Lubomirski in Mizynice für eine normalspurige Lokalbahn von Kruszelnica nach Turka mit Abzweigung von Kropiwnik nach Boryslaw auf die Dauer von 6 Monaten,

b) dem Oberingenieur und Streckenvorstand der Oesterreichischen Nordwestbahn, Anton Havlik in Trautenau: 1. für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Hohenelbe der Oesterreichischen Nordwestbahn einerseits nach Oberhohenelbe, andererseits nach Mittelgrund eventuell Schwarzenthal; 2. für eine normalspurige eventuell schmalspurige Lokalbahn von der Station Starkenbach

der Oesterreichischen Nordwestbahn nach Neuwelt mit einer Abzweigung von Nieder-Rochlitz nach Ober-Rochlitz und 3. für eine normalspurige Lokalbahn von Raspenau-Liebwerda nach Haindorf eventuell Weissbach einerseits und nach Neustadtl andererseits, ebenfalls auf die Dauer von 6 Monaten.

Donau-Oderkanal.

Das K. K. Handelsministerium hat dem Bauunternehmer, Königlich Bayerischen Baurath Michael Sager in München die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen die Donau mit der Oder verbindenden Schifffahrtskanal nebst Abzweigungen nach Lundenburg und Mährisch-Ostrau (Witkowitz) auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Bewerbung um den Bau elektrischer Stadtbahnlinien in Wien.

Die halbamtliche „Wiener Abendpost“ meldet, dass die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin beim K. K. Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere Stadtbahnlinien in Wien eingekommen sei, welche zum Theile schon im Programme der Wiener Verkehrsanlagen als Linien mit elektrischem Betriebe vorgesehen sind. Die Gesellschaft, welche im Auslande bereits eine grössere Zahl elektrischer Stadtbahnlinien, wie namentlich in Halle, Gera, Breslau, Essen und Kiew mit zusammen mehr als 70 km Geleislänge ausgeführt und weitere solcher Bahnen in Chemnitz, Dortmund, Lübeck, Plauen und Christiania im Bau hat, beabsichtigt, bei zusagendem Ergebnisse der angesuchten Studien, zur Realisirung des Unternehmens eine Tochteranstalt ins Leben zu rufen, welche in Oesterreich ihren Sitz nehmen wird.

Tarifermässigungen für Futter- und Streumittel.

Infolge der seitens des K. K. Handelsministeriums an die Eisenbahnverwaltungen ergangenen, bereits in Nr. 68 S. 652 d. Ztg. erwähnten Einladung wegen Verlängerung des Zeitraumes für die gewährten Tarifermässigungen hat kürzlich eine Konferenz der Eisenbahnverwaltungen stattgefunden. In derselben erklärten sich die Vertreter der Verwaltungen bereit, die bisherigen Tarifbegünstigungen für Futter- und Streumittel mit einigen Modifikationen bis zum 30. April 1894 zu verlängern.

Betriebseinnahmen im Monat Juli d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 14 464 759 Personen und 8 032 739 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 27 382 938 fl. erzielt (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 19 317 211 fl. und auf die Ungarischen Bahnen 8 065 727 fl.), d. i. für das Kilometer 976 fl. — Im gleichen Monate 1892 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 14 038 238 Personen und 7 718 745 t Güter, 26 642 476 fl. oder für das Kilometer 958 fl.; daher ergibt sich für den Monat Juli d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 1,9 %.

Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 7 Monaten d. J. erzielten Verkehrseinnahmen beziffern sich auf 174 939 734 fl. (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Eisenbahnen 121 608 563 fl., auf die Ungarischen Bahnen 53 331 171 fl.), im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 166 204 463 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für den 7 monatlichen Betriebszeitraum des laufenden Jahres 28 015 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 27 745 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer und die Betriebszeit Januar—Juli d. J. auf 6 245 fl. gegen 5 991 fl. im Vorjahre, d. i. um 254 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet für 1893 auf 10 706 fl. gegen 10 270 fl. im Vorjahre, d. i. um 436 fl., mithin um 4,4 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 7 Monate d. J. für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses hatten von den im „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff.“ aufgeführten 126 Bahnen die nachstehenden die höchsten Einnahmen: die Wiener Verbindungsbahn 80 381 fl., die Aussig-Teplitzer Eisenbahn 54 216 fl., die Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) 31 037 fl., die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) 27 881 fl., die Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf) 24 417 fl. und die Südbahngesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) 22 593 fl.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Verhandlungen mit der Regierung.

In den schon vor einigen Monaten begonnenen Verhandlungen hatte sich die genannte Bahnverwaltung der Aufforderung der Regierung entsprechend zur Ermässigung ihrer Lokaltarife sowie zu verschiedenen Konzessionen an den Verkehr in Ansehung ihrer Verbandtarife bereit erklärt. Die Verwaltung der Gesellschaft ist bei diesem Anlasse um die Genehmigung eines Projektes auf Vermehrung des Aktienkapitals eingeschritten. Dieselbe soll in Form der Erhöhung des Nennwerthes der Aktien von 300 fl. auf 500 fl., welche durch eine aus den Erträgnissen der Gesellschaft zu leistende Einlage bewerkstelligt werden soll, ferner durch Begebung der noch im Portefeuille der Gesellschaft befindlichen 10 551 Aktien, deren Nennwerth gleichfalls auf 500 fl. zu erhöhen wäre und in Ansehung welcher den Aktionären das Bezugsrecht eingeräumt werden soll, erfolgen. Zugleich erklärt sich die Gesellschaft bereit, den Staat am Reingewinn bei dieser Operation in der Weise zu betheiligen, dass der Ueberschuss über einen Reingewinn von 2,4 Millionen Gulden zwischen der Staatsverwaltung und der Gesellschaft zur Hälfte getheilt werde. Der Reinertrag des Jahres 1892 belief sich auf 2 587 092 fl.

Bahnprojekt Laun-Leitmeritz-Böhmisch-Leipa.

Ueber die Ursache des Scheiterns dieses Projektes hat die Kreditanstalt den Zeitungen ein Kommuniqué zugehen lassen, aus welchem folgendes zu entnehmen ist. Die Verhandlungen zwischen der Regierung und der Kreditanstalt, den Bau einer normalspurigen, 92 km langen Lokalbahn von Laun über Leitmeritz nach Böhmisch-Leipa betreffend, haben zu keinem Ergebniss geführt. Die Durchführung dieses Eisenbahnunternehmens sollte durch eine Aktiengesellschaft erfolgen, deren 5,5 Millionen Gulden betragendes Kapital in 3,5 Millionen Gulden Prioritätsaktien und 2 Millionen Gulden Stammaktien eingetheilt war. Als die Kreditanstalt vor etwa 3 Jahren an das Studium dieses Eisenbahngeschäftes herantrat, geschah dies unter der Voraussetzung, dass die 2 Millionen Gulden Stammaktien von den Anrainern der projektirten Bahn — Städten, Gemeinden, Gutsbesitzern, Industriellen usw. — al pari übernommen würden. Es wurden jedoch nicht mehr als etwa 1,1 Millionen Gulden Stammaktien gezeichnet; dessen ungeachtet wollte die Kreditanstalt die eingeleitete Transaktion nicht fallen lassen. Im Laufe der Verhandlungen wurden jedoch so bedeutende Erweiterungen des ursprünglichen Projektes verlangt, dass durch deren Ausführung das aufzuwendende Baukapital um mehr als 600 000 fl. erhöht worden wäre. Nachdem diese erhöhten Forderungen im Rahmen der früheren Berechnungen unmöglich Raum finden konnten, so machte die Kreditanstalt in diesem Stadium noch einen letzten Versuch, indem sie von der Regierung einige Begünstigungen verlangte. Nachdem jedoch die Regierung nicht in der Lage war, diese Begünstigungen zu bewilligen, so musste die Kreditanstalt auf die Durchführung ihres Projektes verzichten.

Gewichtsabgang an einem Gepäckstück. (Rechtsfall.)

Bei der Aushändigung eines in St. Remo nach Wien aufgegebenen, durch 2 Schlösser verwahrten Koffers wurde ein Gewichtsabgang von 1 kg festgestellt. Der Eigenthümer behauptete, dass Pretiosen aus diesem Koffer fehlen, wofür er einen weit höheren als den normalmässigen Ersatzbetrag deshalb verlangte, weil eine bösliche Handlungsweise des Bahnpersonals vorliege, da der Koffer in dem ausschliesslichen Gewahrsam desselben sich befunden habe, und eine Beraubung mittelst eines Nachschlüssels stattgefunden haben muss. Das Handelsgericht wies diesen Anspruch mit folgender Begründung zurück: Kläger hat den Werth der im Koffer verpackten Gegenstände nicht deklarirt. Seine Behauptung bezüglich des Personals ist eine blosse Vermuthung und bildet daher keinen gerichtsordnungsmässigen Beweis; einen solchen kann auch der von ihm angebotene Haupt- und Schätzungseid nicht bilden, da derselbe nicht seitens der Bahn, sondern nur von ihm allein abgelegt werden könnte, derselbe daher ganz unzulässig ist; es kann deshalb von einer böslichen Handlungsweise der Bahnverwaltung keine Rede sein, weshalb sie ihm nur den normalmässigen Ersatz für 1 kg Gepäck zu leisten habe. Dieses Urtheil wurde vom Ober-Landesgericht Wien mit Beziehung auf die Art. 393, Abs. 2, 396 und 427 des Allgemeinen Deutschen Handels-Gesetzbuchs bestätigt (Nr. 27 d. J. der Röll'schen Sammlung).

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Blicke der Spekulation sind noch immer unverwandt nach Amerika gerichtet; nicht nur die raschere Durchführung unserer Valutareform, sondern auch der Getreidemarkt und damit die Exportaussichten der Bahnen werden von dort beeinflusst. Die Getreidepreise befestigen sich nämlich, weil die Amerikanische Schleuderkonkurrenz bald aufhören muss, nachdem die Sherman-Bill gefallen ist. Die Stimmung war besonders für Böhmische Bahnaktien günstig; es notirten Aussig-Teplitzer Bahn 1776 infolge der obenerwähnten Transaktion und Buschtêhrader Bahn Littr. A. 1120, Littr. B. 446,50 wegen des letzten vorzüglichen Einnahmeausweises. Aus demselben Grunde waren die Werthe der Südbahn (105,50) beliebt, welche bis jetzt schon ein Plus von mehr als 2,5 Millionen Gulden

gegen das Vorjahr nachweist; die übrigen marktgängigen Bahnaktien erhöhten sich ebenfalls, so: Nordwestbahn (214), Elbethalbahn (236,50) und Staatsbahn (302,75), für letztere war auch das Motiv entscheidend, dass sie mit der Umwandlung ihrer 5 % Prioritäten (133) umgeht und deshalb bald eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen wird. Nordbahn (2870) blieb unverändert, dagegen war Graz-Köflacher Bahn (255) wegen einer Mindereinnahme schwächer. Von den Septemberfälligkeiten im Betrage von 23,8 Millionen Gulden scheint bisher nur wenig der Börse zugeflossen zu sein.

Aus Belgien und Luxemburg.

Die Lüttich-Limburger Eisenbahn in 1892.

Die Lüttich-Limburger Eisenbahngesellschaft erhielt im Jahre 1892 von der ihre Linien Hasselt-Eindhoven und Hasselt-Flemalle betreibenden Niederländischen Staatsbahngesellschaft an fester Rente 1 051 783 Frcs.; hierzu kamen an Ueberschüssen 157 174 Frcs. (gegen 150 412 Frcs. in 1891) und an mittelbaren Erträgen 30 473 (31 085) Frcs., so dass sich eine Gesammteinnahme von 1 239 430 (1 233 280) Frcs. ergab. Davon erforderten die Verzinsung der Schuldverschreibungen 835 080 (892 663) Frcs., deren Tilgung 153 000 (128 625) Frcs. und die allgemeinen Unkosten 30 254 (41 564) Frcs., während 221 096 (170 428) Frcs. zur Verfügung der Antheilhaber verblieben. Die Erhöhung des Reinertrages wurde durch die Umwandlung der 5 % Schuldverschreibungen in 3 %, durch die grösseren Ueberschüsse, durch geringere Rücklagen und durch Entnahme von 12 000 Francs aus der Vorsichtskasse (die trotzdem noch einen Bestand von 43 534 Frcs. behält) veranlasst. Von dem verfügbaren Betrag wurden 161 600 Frcs. zur Vertheilung von 4 Frcs. Gewinn an den Antheilschein (gegen 3 Frcs. in 1891 und 2 Frcs. in 1890) verwendet, 32 615 Frcs. den Rücklagen zugeführt, 26 093 Frcs. als persönliche Gewinnantheile bewilligt und 788 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Eecloo-Brügger Eisenbahn.

Durch Königlichen Erlass vom 10. Juli d. J. ist der am 30. Dezember 1892 geschlossene Vertrag, durch welchen die Eecloo-Brügger Eisenbahn an die Eecloo-Genter Gesellschaft verpachtet wird, mit der Maassnahme genehmigt worden, dass 1. durch diese Genehmigung an den die Eecloo-Genter und die Eecloo-Brügger Eisenbahn betreffenden Konzessionsverträgen, Bedingnissheften und Erlassen nichts geändert wird, 2. dass im Falle der Verstaatlichung einer der beiden Bahnen der Staat nicht an die Ausführung des fraglichen Vertrages gebunden ist und dass ihm, wenn er sich weigert, das Abkommen auszuführen oder ausführen zu lassen, keine Haftpflicht bezüglich einer der beiden vertragschliessenden Gesellschaften aufgebürdet werden kann, endlich 3. dass die Eecloo-Brügger Eisenbahngesellschaft der Staatsbahnverwaltung gegenüber zur Einhaltung der die Station Brügge betreffenden Abmachungen verpflichtet bleibt.

Belgische Aktiengesellschaft für Eisenbahnen in Mexiko.

Unter dem Namen „Société anonyme belge de chemins de fer au Mexique“ hat sich in Brüssel auf 30 Jahre eine Aktiengesellschaft gebildet, deren Kapital aus 6 375²/₁₀ Antheilscheinen mit gleichem Anrecht an das Gesellschaftsvermögen und 100³⁸/₅₀ Genussscheinen besteht. Die Gesellschaft hat zum Zweck, alle Werthpapiere und Zinsscheine der Mexikanischen Eisenbahngesellschaften und besonders der Gesellschaft für die Eisenbahn von Monterey nach dem Busen von Mexiko zu erwerben und zu verkaufen, neue Gesellschaften für den Bau oder Betrieb von Eisenbahnen in Mexiko zu bilden, sowie überhaupt jede andere auf Eisenbahnunternehmen in Mexiko bezügliche Wirksamkeit auszuüben.

Allgemeine Orientgesellschaft.

Am 9. Mai d. J. hat sich in Brüssel unter dem Namen „Société générale d'Orient“ auf 30 Jahre eine Aktiengesellschaft gebildet, die folgende Zwecke verfolgt: 1. alle Unternehmungen öffentlicher oder privater Bauten, den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Strassenbahnen und Häfen im Orient für eigene oder fremde Rechnung; 2. Erwerbung, Bau, Verkauf, Vertauschung, Verpachtung oder Betrieb von Grundbesitz, Steinbrüchen, Bergwerken und gewerblichen Anlagen jeder Art im Orient; 3. alle Finanzgeschäfte, die sich auf Unternehmungen öffentlicher Arbeiten und besonders auf den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Strassenbahnen und Häfen im Orient beziehen; 4. Schaffung oder Betheiligung an der Bildung von Bau- und Betriebsgesellschaften für Eisenbahnen, Strassenbahnen und Häfen, ferner von anderen Handels-, gewerblichen, Bergbau- und Grundbesitz-Gesellschaften nebst Ankauf, Verkauf, Handel, Zeichnung, Ausgabe, Umtausch von Antheilscheinen, Schuldverschreibungen und anderen Werthpapieren solcher Gesellschaften; 5. Abschluss von Anleihen mit Staaten, Provinzen und Gemeinden unter Ausgabe von Schuldverschreibungen oder auf andere Weise nebst Ausgabe solcher Werthpapiere; 6. alle Bank-, Wechsel-, Leih- usw. Geschäfte, Beförderungsverträge, Land- und Seeversicherung, sowie alle Unternehmungen ähnlicher Art. Das Kapital ist vorläufig auf 5 000 000 Frcs. festgesetzt und in 10 000 Antheilscheine von je 500 Frcs. eingetheilt. Ferner sind 1 000 Gründungsantheile ohne Werthbezeichnung ausgegeben, auch können Schuldverschreibungen mit kurzer oder langer Tilgungsfrist geschaffen werden. Zu den Gründern gehören Bankier Bardac (Paris), Dr. von Rapoport (Wien), Ritter von Hahn (Direktor der Oesterreichischen Länderbank), Nagelmackers (Generaldirektor der Internationalen Schlafwagengesellschaft), Caillard (Präsident der Türkischen Staatsschuldenverwaltung), Vincent (Generaldirektor der Kaiserlich Türkischen Bank), Gebrüder Bethmann (Frankfurt a/M.), Wingfield (Sekretär der Tombacgesellschaft) u. a.

Der Brüsseler Seehafen.

Die Ausführung des Seekanals, der die Stadt Brüssel mit dem Meere verbinden soll (vergl. Nr. 9 S. 98 Jahrg. 1892 d. Ztg.), scheint nunmehr gesichert. Die Baukosten sind auf 33 400 000 Francs veranschlagt und sollen derart aufgebracht werden, dass der Staat zunächst 4 000 000 Frcs. unverzinslich und nicht rückzahlbar zuschiesst, während der Rest in Antheilscheinen besteht, von denen der Staat 6 700 000 Frcs., die Provinz Brabant 4 000 000 Frcs., die Stadt Brüssel 12 400 000 Frcs., endlich die Brüsseler Vorstädte nebst Vilvorde und Willebroeck zusammen 6 300 000 Frcs. übernehmen. Die aus dieser Gemeinschaft hervorgehende Aktiengesellschaft führt den Bau aus und leitet den Betrieb des Kanals oder Hafens.

Internationaler Eisenbahnkongress.

Der ständige Ausschuss des Internationalen Eisenbahnkongresses hat nach dem Tode von Belpaire am 29. Juli d. J. den bisherigen Vizepräsidenten Dubois, Mitglied der Verwaltung der Belgischen Staatsbahnen, zum Präsidenten des Ausschusses erwählt. Eine Satzungsänderung, nach der die Anzahl der Vertreter von Nebenbahnverwaltungen beschränkt werden soll, ist in Vorbereitung.

Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen.

Nach dem am 28. Juni d. J. der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsberichte betrugen der Uebertrag aus dem Vorjahre 40 124 Frcs., die Zinsen der angelegten Kapitalien 8 324 Francs, die Hauptpacht seitens der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen 3 000 000 Frcs., die 6 % Verzinsung des Baukapitals der Linie Esch-Redingen 143 505 Frcs., die 4,5 % Verzinsung des Kapitals der Linie Düdelingen-Rümelingen 87 645 Francs, so dass sich eine Gesammteinnahme von 3 279 598 Frcs. ergab. Davon erforderten die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 2 391 409 Frcs., die Tilgung der Antheilscheine 43 775 Frcs. und die allgemeinen Verwaltungskosten 71 247 Frcs., so dass 773 165 Frcs. zur Verfügung der Antheilhaber verblieben. Die noch im Umlauf befindlichen 48 577 Stamm-Antheilscheine erhielten einen Gewinn von je 15 Frcs., die 375 Vorzugs-Antheilscheine einen solchen von je 10 Frcs., während 40 760 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Anschluss an die seit 4. November 1889 eröffnete Linie Stolberg-St. Vith harrt noch immer der endgültigen Regelung. Ebenso ist noch keine Lösung bezüglich der Konzession für die Linie Luxemburg-Petingen, bezüglich deren die Gesellschaft der Prinz Heinrich-Eisenbahn einen billigen Vergleich angeboten hatte, getroffen worden. Auch die Frage wegen Besteuerung der Zinsscheine der Schuldverschreibungen ist vom Staatsrath des Grossherzogthums noch nicht gelöst.

Aus Frankreich.

Betriebseröffnungen.

1. Die Departements-Eisenbahngesellschaft hat am 30. Juli d. J. die im Departement Saône et Loire gelegene Lokalbahn Digoin-Etang dem Betriebe übergeben.

2. Die Strassenbahngesellschaft Paris-Arpajon hat am 27. April d. J. die Anfangsstrecke Paris (Orléansthor)-Antony (8 km) und am 15. August d. J. die Theilstrecke Antony-Longjumeau (9 km) eröffnet. Die Reststrecke Longjumeau-Arpajon nebst Zweigbahn nach Marcoussis (zusammen 21 km) hofft die Allgemeine Nebenbahngesellschaft in Brüssel, welche den Bau ausführt, im Laufe des Jahres fertig zu stellen.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

Für gemeinnützig erklärt und endgültig konzessionirt sind:

1. durch Erlass vom 25. Juli d. J. die im Tarndepartement mit 0,60 m Spurweite herzustellende Dampfstrassenbahn

Graulhet-Laboutarié (Konzessionsinhaber Bonnet und Mandement);

2. durch Erlass vom 10. August d. J. von der Linie Orange-Malaucène-le Buis les Baronniers die Theilstrecke Orange-Vaison (Paris-Lyon-Mittelmeerbahn);

3. durch Gesetz vom 12. August d. J. das im Norddepartement mit 1 m Spurweite herzustellende Südnetz, umfassend die Linien: a) Haspres-Escarmain-Solesmes, b) Solesmes-Briastre-Viesly-Quiévy, c) Solesmes-Bousies-Landrecies, d) Landrecies-Maroilles-Cartigny-Etreungt-Avesnes, zusammen 77,5 km (Société des chemins de fer économiques du Nord). Das der Zinsengewähr zu Grunde liegende Anlagekapital beträgt 53 000 Frcs. für 1 km, doch darf die jährliche Belastung des Staatsschatzes 65 412 Frcs. im ganzen und diejenige des Departements, der Gemeinden und Privatpersonen 740 Frcs. für 1 km nicht übersteigen; die Betriebsvergütung beträgt bei drei täglichen Zügen in jeder Richtung 1 300 Frcs. für 1 km nebst der Hälfte der Betriebeinnahmen, für fernere Züge sind der Gesellschaft 70 Cts. für das Zugkilometer gutzubringen;

4. durch Gesetz vom 12. August d. J. die im Norddepartement mit 1 m Spurweite herzustellende Lokalbahn Maubeuge-Villers Sire Nicole, 12,5 km (Alfred Lambert); das kilometrische Anlagekapital beträgt 65 000 Frcs., die kilometrische Betriebtsvergütung 1 500 Frcs. nebst der Hälfte der Betriebseinnahme;

5. durch Erlass vom 13. August d. J. die im Norddepartement herzustellende, vollspurige Lokalbahn Bettrechies-Hon nebst Zweigbahn nach Bavai (am 7. Oktober 1892 Alfred Lambert konzessionirt). Das kilometrische Anlagekapital beträgt einschliesslich der Geldbeschaffungskosten 80 000 Frcs.; die kilometrischen Betriebskosten dürfen 1 800 Frcs. nebst $^6/_{10}$ der Betriebseinnahmen nicht übersteigen, von etwaigen Ersparnissen erhält der Konzessionsinhaber $^2/_3$;

6. durch Erlass vom 16. August d. J. die Eisenbahn von allgemeinem Interesse Avesnes-Sars Poteries (der Nordbahn durch Vertrag vom 5. Juni 1883 bezw. Gesetz vom 20. November 1883 unter Vorbehalt konzessionirt);

7. durch Erlass vom 16. August d. J. ohne Staatsbeihilfe oder Zinsengewähr auf 75 Jahre die in den Departements Isère und Savoyen für Personen- und Güterverkehr mit 1 m Spurweite herzustellende Dampfstrassenbahn Pontcharra (P.-L.-M.)-Détrier-la Rochette nebst Zweigbahn Détrier-Allevard (Bastin, Favre und Grosset). Im Sommer (1. April bis 30. September) sind 5, im Winter 3 Züge täglich in beiden Richtungen abzulassen; zum Rückkauf der Konzession sind die Departements jederzeit berechtigt;

8. durch Erlass vom 18. August d. J. von der Eisenbahn von allgemeinem Interesse Esbly-Coulommiers die Strecke Esbly-Crécy (der Ostbahn durch Gesetz vom 30. April 1886 unter Vorbehalt konzessionirt); endlich

9. durch Erlass vom 18. August d. J. ohne Staatsbeihilfe und Zinsengewähr die im Seinedepartement innerhalb Paris zweigeleisig, ausserhalb der Stadt eingeleisig herzustellende vollspurige Dampfstrassenbahn Paris (Platz der Republik)-Romainville (Konzessionsinhaber Larmoyer).

Die elektrische Zugbeleuchtung.

Nach dem „Journal des transports“ beschäftigt man sich auf den grossen Französischen Eisenbahnnetzen eifrig mit der elektrischen Zugbeleuchtung, und zwar theils mit Anordnungen für jeden einzelnen Wagen, theils mit Kraftmaschinen für den ganzen Zug, je nach dem die Züge auf ihrer Fahrt einzelne Wagen an Zweigbahnen abgeben oder in ihrer ursprünglichen Zusammensetzung bis zum Endpunkt laufen; der letztgenannten Aufgabe haben sich die Nord-, Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zugewendet. Bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn verkehren seit einem Jahre versuchsweise 50 Wagen, die mit je 12 Sammlern versehen und zu 2 Zügen vereinigt sind, auf den Vorortstrecken. Eine elektrische Kraftstation in Paris ladet die Sammler für 30 Brennstunden; in jedem Abtheil ist eine Lampe dienstfähig, während eine zweite, die sich beim Erlöschen der ersten selbstthätig entzündet, zur Aushilfe dient. Die Versuche haben zwar befriedigt, sollen aber noch ein Jahr lang fortgesetzt werden.

Die Ostbahn hat die Versuche mit einer Batterie von doppeltchromsaurem Salz, sowie mit einer Meritens'schen Batterie aus Ersparnissrücksichten wieder aufgegeben und versucht jetzt die Anordnung der Nordbahn und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn an je einem Wagen. Bei der Nordbahn erhält jeder Wagen 16 Sammler für 32 Brennstunden, und zwar eine Lampe für jeden Abtheil; die Lichtstärke wird nach der Klasse geregelt, beträgt aber wenigstens 6 Kerzen. Vollständige Züge verkehren zwischen Paris und Lille. Bei der Südbahn werden mit 2 Wagen, die mit der Anordnung der Nordbahn versehen sind, Versuche gemacht. Die Westbahn lobt die Meritens'sche Batterie (12 Sammler für den Wagen) und hat sie bei mehreren Wagen angebracht, doch ist die Unterhaltung mühsam und kostspielig. Die Orléans- und Staatsbahn machen einige Versuche mit der Batterie von doppeltchromsaurem Salz. Die letztgenannten 3 Bahnen suchen nach einer weniger schweren und billigeren Batterie, die sich an jedem Wagen anbringen lässt. Im Grunde genommen, gipfelt die ganze Frage im Kostenpunkt, der sich für die Oellampe auf 5 Cts., für die Elektrizität aber auf 15 Cts. für die Brennstunde beläuft.

Aus Italien.

Einführung der Mitteleuropäischen Zeit bei den Eisenbahnen.

Mit 1. November d. J. wird auf Grund eines Königlichen Dekretes die mittlere Sonnenzeit des 15. Längengrades östlich von Greenwich (M. E. Z.) bei den Italienischen Eisenbahnen zur Anwendung kommen. Dasselbe Dekret bestimmt, dass die Zeit in fortlaufenden Stunden 1 bis 24 von Mitternacht zu Mitternacht zu rechnen sei.

Eröffnungen.

Parma-Spezia. Am 15. Mai d. J. wurde die Strecke Berceto-Borgotaro mit den Bahnhöfen Ostia und Borgotaro dem öffentlichen Verkehre übergeben; letzterer Bahnhof ist für vollen Verkehr, ersterer zunächst nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck und Hunden, sowie für Eilgut in Stücken von nicht über 100 kg Gewicht eingerichtet.

Genua-Ovada-Asti. Zur Richtigstellung bezw. Vervollständigung der Mittheilung in Nr. 46 S. 450 d. Ztg. theilen wir mit, dass am 18. Juni d. J. die feierliche Einweihung der Theilstrecke Ovada-Acqui-Asti und am darauffolgenden Tage die Eröffnung derselben für den öffentlichen Verkehr erfolgte. Die Länge der Strecke beträgt 60,4 Kilometer; davon liegen 23 km in Krümmungen und 8,2 km in Tunneln. An der Strecke befinden sich folgende Stationen: Ovada, Molare, Prasco Cremolino, Visone, Acqui (bereits vorhanden), Alice Bel Colle, Mombaruzzo, Haltestelle Bozzana, Nizza Monferrato (bereits vorhanden), Agliano Castelnuovo Calcea, Montegrosso, Haltestelle Vigliano d'Asti, Mongardino, S. Marganotto Rivi und Asti (bereits vorhanden).

Parma-Brescia. Nachdem die 45,75 km lange Strecke Piadena-S. Zeno Folzano (Brescia) bereits Anfang Juli dieses Jahres landespolizeilich besichtigt worden, wurde die Betriebseröffnung am 1. August d. J. bewirkt und damit die ganze 125 km lange strategisch wichtige Linie Parma-Piadena-Brescia-Iseo dem Verkehr übergeben (Parma-Brescia 91 km). Die neu eröffnete Strecke enthält die Haltepunkte Bahnhof Canneto, Asola, Haltestelle Unter-Remedello, Bahnhof Ober-Remedello, Viseno, Calvisano, Haltestelle Viadana, Bahnhof Ghedi und die Haltestellen Montirone, Borgosatollo und S. Zeno Folzano. Die Bahnhöfe dienen dem vollen Verkehr, die Haltestellen (auch S. Zeno, welches bislang nur Personenverkehr hatte) dem Personen-, Gepäck-, Hunde- und Eilgutverkehr in Stücken von nicht über 100 kg; indessen musste vorläufig wegen der noch nicht vollendeten Einrichtungen in Brescia der Verkehr mit beschleunigtem und gewöhnlichem Frachtgut nach und von den neuen Bahnhöfen gesperrt bleiben.

Betrieb.

Parma-Spezia. Die Gemeindevertretung von Spezia hat bei dem Ministerium beantragt, dass mit Eröffnung genannter Linie gleichzeitig direkte Züge eingeführt werden, welche in den beiden Endpunkten Anschluss haben.

Zolltransit. Wie die Französische, so hat auch die Schweizerische Bundesregierung mit Rücksicht auf die sich ergebenden Schwierigkeiten den Antrag gestellt, die volle Durchführung bezüglich des Verschlusses der im Zolltransit laufenden Güterwagen, wie ihn die Internationale Vereinigung beschlossen, bis Ende April 1894 zu verschieben. Wie sich die Landesregierung dazu stellt, ist noch nicht ersichtlich.

Sassuolo-Scandiano. Die im Werke begriffene Verbindung der beiden Bahnhöfe zu Sassuolo bezieht sich auf den umgearbeiteten Entwurf für eine passende Ueberführung des Schmalspurgeleises Sassuolo-Modena nach der Vollspur von Reggio-Sassuolo und umgekehrt, durch welche Anlage den berechtigten Wünschen der Gemeindeverwaltung von Sassuolo wie den der beiden Eisenbahnbetriebe entsprochen wird.

Acqui-Alessandria. Nach dem der Kammer vorgelegten Gesetzentwurf soll diese Strecke, für welche die Konzession an die gleichnamige Gesellschaft noch bis Ende 1947 läuft, inzwischen baldigst durch Kauf mit allen Pflichten und Rechten in das Eigenthum des Staates übergehen. Der Kaufpreis war s. Zt. auf einen Werth von 5 996 494 L. vereinbart und soll die Bezahlung in der Form erfolgen, dass jährlich ab 1. Juli 1888 je 5 % = 299 825 L. an die Gesellschaft als vollkommene Abfindung gezahlt werden, d. i. auf 59 Jahre.

Tarifvorschläge. Die Handelskammer zu Genua unterstützt einen Antrag derjenigen zu Savona bei dem Handelsministerium auf Verringerung des kleinsten zulässigen

Ladegewichts für Anwendung des Spezialtarifs auf Glas- und Töpferwaaren in Wagenladungen, sowie des für Sendungen von Nahrungsmitteln in Teigform. Ferner wurde noch ein anderer Vorschlag gemacht, nämlich das Gestatten des Zusammenladens von gleichartigen, wenn auch verschiedenwerthigen Gegenständen in eine Wagenladung, jedoch unter Anwendung der einzelnen Spezialtarife je nach Gewichtsverhältniss. Letzterer Fall würde besonders häufig im Binnenverkehr von Provinz zu Provinz vorkommen.

Kuppelung. Die Oberleitungen der beiden grossen Netze auf der Halbinsel sind übereingekommen, bei neuen Wagen, sowie im Falle gänzlicher Auswechselung der Kuppelungsvorrichtungen bei vorhandenen Fahrzeugen die Anwendung einer doppelten Kuppelung unter Fortfall der Sicherheits- (Noth-) Ketten zu bewirken, und zwar nach dem System Berker.

Gemeinschaftsverkehr. Für Sendungen von Eilgut, beschleunigtem und gewöhnlichem Frachtgut im Verkehr mit Nordmailand und Santhia-Biella ist nun auch die Eisenbahn Reggio-Emilia in die Gemeinschaft eingetreten, sodass für Sendungen zwischen dieser und den Bahnhöfen Novara Nord und Busto Arsizio Nord ein Uebergang über Linien der Mittelmeerbahn stattfinden kann, falls dies sich billiger stellt.

Verein Italienischer Lokalbahnen. Für das laufende Vereinsjahr wurden die Herren Campiglio als Vorsitzender und Thonet als Schriftführer, beide der Verwaltung der Nordmailändischen Bahnen angehörig, bestätigt und in derselben Sitzung ein Ausschuss für die Ausarbeitung eines Pensionskassen-Entwurfs für das Personal dieser Bahnen gewählt.

Gemeinsamer Eisenbahnverkehr über See. Die Insel Elba bezw. deren Anlände Porto Ferrajo ist in den bisherigen Verkehr zwischen Festland und Sardinien mit der Maassgabe einbezogen worden, dass über Piombino alles Eilgut (einschl. Eisenbahnpackete) wie Frachtgutsendungen befördert werden, mit Ausnahme von Thieren — bis auf solche in Käfigen und Körben — von gemünztem Gelde, Werthsachen und Cocons.

Meerenge von Messina. Mit Rücksicht auf die nicht mehr ferne Eröffnung der ganzen Bahnlinie Eboli-Reggio wird in Bälde auch die Beförderung über die Meerenge zwischen Reggio Calabria und Messina, vielleicht auch zwischen hier und Villa S. Giovanni ins Leben treten. Die Beförderung wird die Sizilische Eisenbahngesellschaft für die Personen durch Salondampfer mit Räumen I., II. und III. Klasse, für die Güter durch grössere Pontons besorgen, welche eine Anzahl beladener Wagen aufzunehmen imstande sind. — Die auf den 21. August d. J. festgesetzte ausserordentliche Generalversammlung der Aktieninhaber hatte über diesen Punkt Beschluss zu fassen und hat dies in zustimmendem Sinne gethan.

Die Güterbeförderung während der Weinlese. Der Minister hat den betheiligten Verwaltungen mit Rücksicht darauf, dass die Bemessung des ständigen Wagenparks nach den Bedürfnissen des einen Monats der Weinlesezeit nicht gut angängig ist, empfohlen, die gleichmässig feststehenden bekannten Sendungen, namentlich an Kohlen, innerhalb ihrer Bezirke nach Möglichkeit vor und nach der Lese abfertigen zu lassen, damit zu letzterer möglichst viele Wagen verfügbar bleiben. Natürlich bezieht sich diese Vorsichtsmaassregel nur auf das laufende Jahr.

Bastia-Mondovi. Die aussergewöhnlichen Regengüsse, welche vielerlei Schaden verursacht haben, waren Anlass, dass durch das ungemeine Anschwellen des Flüsschens Ellero von dem Bahndamm, der seit Mai erst wieder nothdürftig hergestellt worden, am 28. Juli d. J. abermals ein Stück von 20 m und gleich dahinter ein solches von 100 m Länge völlig unterspült wurde. Der Personenverkehr ist seitdem durch Umsteigen, der Güterdienst durch Umleitung bewirkt worden, weil der Bahnunterbau nicht allein durch einen neuen festen Fangdamm von 185 m Länge, sondern auch durch vier in den Ellerofluss hineingebaute Buhnen geschützt werden muss und erst nach deren Fertigstellung der Bahndamm selbst in Angriff genommen werden kann.

Bauten und Entwürfe.

Rezzato-Vobarno. Das Konzessionsgesuch für diese Strecke ist mit keinem Antrag auf Beihifte verknüpft, und zwar aus dem Grunde, weil diese Linie die ausgebreitete Industrie längs des Oglioflusses einem erleichterten Verkehr er- und anschliessen soll; denn die vorhandenen längst bestehenden Tramlinien, welche s. Zt. von Gesichtspunkten rein örtlicher Natur aus angelegt wurden, vermögen allein den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr zu genügen, wohl aber in Verbindung mit einer entsprechend angelegten Eisenbahn, welche den vorhandenen Gesellschaften die Möglichkeit des Bestehens nicht verkürzt. An den Anschlusspunkten würde es Aufgabe des Erbauers sein, die Nothwendigkeit von Umladungen auf ein möglichst geringes Maass zu beschränken.

Monchiero-Dogliani. Der Obere Ausschuss der öffentlichen Arbeiten hat genehmigt, den an die Gemeinde Dogliani als Konzessionarin für Bau und Betrieb dieser Bahn zu gewährenden und festgestellten Zuschuss von 1000 L. für 1 km auf 3000 L. zu erhöhen und die Dauer desselben von 35 auf 60 Jahre auszudehnen.

Lokalbahn Rimini-Mercatino di Falamello. Die vorgenannte Schmalspurbahn, deren Entwurf dem Ministerium vorliegt, soll mit 95 cm Spurweite erbaut, ab Rimini durch das Marecchiathal geführt und 35,4 km lang werden. Auf einer Länge von 13,2 km wird dieselbe eigenen Bahnkörper erhalten, sonst aber auf Provinzialstrassen laufen, soweit diese die vorschriftsmässige Breite von 9 m bereits besitzen.

Aus Grossbritannien.

Das neue Englische Gesetz über die Dienstdauer der Eisenbahnbeamten,

welches die Bezeichnung „Railway Regulation Act, 1893" erhalten hat, hat folgenden Wortlaut; die schwerfällige Ausdrucksweise der Englischen Gesetze überhaupt ist auch dem neuen eigen.

1. (1) Wenn Bedienstete selbst oder dritte Personen im Interesse der Bediensteten oder einer Klasse von Eisenbahnbeamten beim Handelsamte darüber vorstellig geworden sind, dass die Arbeitsstunden der betreffenden Bediensteten oder der Bedienstetenklasse, oder auch im besonderen Falle bestimmter, auf irgend einem Streckenabschnitt mit der Abfertigung des Betriebes beschäftigter Beamten übermässig lang sind oder zwischen den Arbeitsperioden nicht ausreichende Zeitabschnitte ununterbrochener Ruhe gewähren oder auch keine ausreichende Entlastung im Sonntagsdienste bieten, so soll das Handelsamt den ihm unterbreiteten Fall untersuchen.

(2) Wenn das Handelsamt auf eine solche Vorstellung hin oder auf andere Weise der Meinung wird, dass bei einer Eisenbahngesellschaft in irgend einer der vorbezeichneten Angelegenheiten ausreichender Grund zur Klage vorhanden ist, so soll das Handelsamt von der Gesellschaft innerhalb einer von ihm festzusetzenden Frist einen Dienst-Stundenplan der Bediensteten oder der Bedienstetenklasse einfordern, der die wirklichen Dienststunden in angemessene Grenzen bringt, wobei allen Verhältnissen des Verkehrs und der Art der Beschäftigung Rechnung getragen werden muss.

(3) Wenn eine Eisenbahngesellschaft unterlässt, einer solchen Forderung nachzukommen, oder die Bestimmungen, welche in einem solchen dem Handelsamte auf Anfordern unterbreiteten und von diesem genehmigten Stundenplan festgesetzt sind, in Kraft zu setzen, darf das Amt die Angelegenheit der Eisenbahn- und Kanalkommission überweisen; dadurch wird die Eisenbahn- und Kanalkommission Richterin in der von dem Amt gegebenenfalls mit besonderem Nachdruck vorzutragenden Sache und die Kommissare können nunmehr ihrerseits eine Verfügung erlassen, durch die der Gesellschaft aufgegeben wird, der Kommission innerhalb einer von ihr festzusetzenden Frist einen Dienst-Stundenplan vorzulegen, der die wirklichen Dienststunden in angemessene Grenzen bringt.

(4) Wenn eine Eisenbahngesellschaft unterlässt, einer solchen von jener Kommission auf Grund dieses Gesetzesabschnittes erlassenen Verfügung nachzukommen oder die Bestimmungen, welche in einem solchen, der Eisenbahn- und Kanalkommission verfügungsmässig vorgelegten und von dieser Kommission genehmigten Stundenplan festgesetzt sind, in Kraft zu setzen, so soll die Gesellschaft in eine Geldstrafe nicht über 100 £ für jeden Tag der Nichtbefolgung genommen werden.

(5) Das Eisenbahn- und Kanal-Verkehrsgesetz von 1888 soll im Falle eines Urtheils, welches von der Eisenbahn- und Kanal-Verkehrskommission auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes gesprochen, oder einer Verfügung, welche von ihr erlassen wird, genau so Anwendung finden, als ob der Spruch oder die Verfügung aus dem alten Gesetz hergeleitet wären: vorausgesetzt, dass unbeschadet der im Abschnitt 5 des alten Gesetzes enthaltenen Festsetzungen die Judikatur der Kommission gemäss dem neuen Gesetz durch die beiden bestallten Kommissare geübt werden.

6) Das Handelsamt bezw. die Eisenbahn- und Kanalkommission können von Zeit zu Zeit Verfügungen, welche sie nach Maassgabe des gegenwärtigen Gesetzes erlassen haben, aufheben oder ändern, auch solche ergänzende Verfügungen erlassen, welche nach der Art des Falles erforderlich scheinen.

(7) Dieses Gesetz soll auf Eisenbahnbeamte, welche nach dem Dafürhalten des Handelsamtes vollständig im Büreaudienst oder in den Werkstätten der Gesellschaft beschäftigt sind, keine Anwendung finden.

2. Alljährlich soll dem Parlament vom Handelsamte ein Bericht über alle nach Maassgabe dieses Gesetzes geführten Untersuchungen eingereicht werden.

3. Auf dieses Gesetz kann unter dem Titel „Railway Regulation Act, 1893" Bezug genommen werden und es soll zusammen mit den Railway Regulation Acts 1840 bis 1889 gelesen werden.

Die Erweiterung des Liverpoolstreet-Bahnhofes

der Ostbahn in London und der Bahnstrecke zwischen Bethnal Green und Hackney Downs schreitet rüstig der Vollendung entgegen. Man hofft, dass der Bahnhof zu Anfang und die übrigen Erweiterungen um die Mitte nächsten Jahres fertiggestellt sein werden. Für die Stationen Cambridge Heath, London Fields und Hackney Downs sind die für die Erweiterungen erforderlichen Abbruchsarbeiten bereits ausgeführt. Nach Fertigstellung der Neubauten wird die Abfertigung des Vorortverkehrs der Ostbahn ausserordentlich erleichtert sein; der Verkehr der Arbeiterzüge kann dann vom übrigen Verkehr völlig gesondert werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Verkehr Russisch - Oesterreichischer Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg - Schweizerischer Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits. Auf Seite 11 des Ausnahmetarifes für den Transport von Getreide etc. im obbezeichneten Verkehre vom 1. Januar 1893 hat die dritte Kopfzeile richtig zu lauten: „Frachtsätze für 10 000 kg in Francs Gold".

Wien, am 11. September 1893. (1960)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnungen von Stationen.

Mit dem 1. Oktober d. J. wird die 4,6 km von Wilhelmshöhe und 5,5 km von Guntershausen an der Strecke Cassel-Frankfurt a/M. neu hergestellte Haltepunkt Oberzwehren für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Eine Abfertigung von Reisegepäck findet jedoch nur nach Oberzwehren statt, während in Oberzwehren selbst Gepäck nur zur nachträglichen Abfertigung angenommen wird. Fahrkarten werden ausgegeben zwischen Oberzwehren einerseits und Bebra, Borken (Hessen-Nassau), Cassel, Frankfurt a/M., Fritzlar, Gensungen, Giessen, Grifte, Guntershausen, Guxhagen, Hörle, Malsfeld, Marburg, Melsungen, Rotenburg an der Fulda, Treysa, Wabern, Wildungen, Wilhelmshöhe, Wolfershausen und Zimmersrode andererseits; desgleichen Arbeiter-Wochenkarten, gültig zur je einmaligen Hin- und Rückfahrt an 6 aufeinanderfolgenden Werktagen von Oberzwehren nach Cassel.

In Oberzwehren werden die Personenzüge anhalten

a) in der Richtung nach Cassel

Main-Weserzüge	Nr. 103	= 7.45	Vormittags,
	„ 91	= 11.53	Vormittags,
	„ 97	= 8.29	Abends.
Erfurter Züge	Nr. 182 a	= 6.33	Früh,
	„ 192	= 6.21	Abends.

b) in der Richtung von Cassel

Main-Weserzüge	Nr. 96	= 8.39	Vormittags,
	„ 100	= 1.30	Nachmittags,
	„ 104	= 4.57	Nachmittags.
Erfurter Züge	Nr. 193	= 3.01	Nachmittags,
	„ 195	= 7.42	Abends.

Das Nähere ist bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Hannover, den 6. September 1893. Königliche Eisenbahndirektion. (1961)

3. Verkehrsbeschränkungen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Infolge der durch die Herbstmanöver in Ungarn bedingten grossen Truppentransporte wird über behördliche Genehmigung der Frachtgüterverkehr (mit Ausnahme lebender Thiere) in der Strecke Güns-Steinamanger vom 16. bis inkl. 23. September und in der Strecke Wr. Neustadt-Barcs vom 20. bis inkl. 23. September l. J. eingestellt.

Auf Grund des § 14 al 3b des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung bringen wir Vorstehendes zur öffentlichen Kenntniss.

Wien, am 9. September 1893. (1962)

4. Güterverkehr.

Eröffnung der Station Grossenbaum für den Eilgutverkehr. Am 1. Oktober d. J. wird die Station Grossenbaum unseres Bezirks für die Abfertigung von Eilgütern eröffnet.

Köln, den 11. September 1893. (1963)

Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. Am 1. Oktober d. J. tritt ein Nachtrag I zu dem Theil I Abtheilung A des Gütertarifes für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände in Kraft, enthaltend:

1. Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Reglement,
2. Berichtigungen.

Der Nachtrag wird von den betheiligten Dienststellen kostenfrei an die Inhaber des Haupttarifs abgegeben.

Köln, den 9. September 1893. (1964)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Vom 20. d. Mts. ab finden im direkten Verkehr zwischen Warnemünde und Bayreuth, Erding, Kirchenlamitz, Marktleuthen, Marktredwitz, München C. B., Röslau, Schwarzenbach a. d. S., Selb, Seussen und Wunsiedel Ausnahmefrachtsätze für Steine des Spezialtarifs III (Ausnahmetarif 24 des Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarifs — Heft Nr. 2 —) Anwendung.

Die Güterabfertigungen der genannten Stationen ertheilen auf Befragen Auskunft über die Höhe der Frachtsätze.

Hannover, den 9. Sept. 1893. (1965)

Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. k. Mts. treten direkte Frachtsätze für Schwefelkies, Erze und Steinkohlen etc. im Verkehr mit einigen Südbahnstationen, sowie Ausnahmefrachtsätze für Kupfer- und Messingbleche zwischen Triestinghof und Essen in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 11. September 1893. (1966)

Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Nachtrag III zum Heft 11, Nachtrag I zum Heft 12 und Nachtrag I zum Heft 13 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn, enthaltend direkte Frachtsätze für Giesserei-Roheisen ab Rodingen, sowie Aenderungen in dem allgemeinen Klassentarif für Pössneck (Preussische Staatsbahn) und Schmalkalden, kommen am 1. Oktober d. J. zur Einführung. Dieselben sind bei den betheiligten Stationen kostenfrei erhältlich.

Strassburg, den 6. Sept. 1893. (1967)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen für Koks. Vom 1. November d. J. an finden die Sätze der Ausnahmetarife für Braunkohlenkoks im diesseitigen Binnen-Güterverkehr, sowie in den Staatsbahn-Güterverkehren Berlin-, Breslau- und Hannover-Magdeburg bei Gestellung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht nur dann Anwendung, wenn die Fracht mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen bezahlt wird. Bei Wagen von weniger als 15 t Ladegewicht werden für die Frachtberechnung jedoch nur 10 t als Ladegewicht in Ansatz gebracht.

Stellt sich indess das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifs für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird diese erhoben.

Magdeburg, den 9. Sept. 1893. (1968)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. November d. J. treten die Nachträge III zu den Heften 1 und 2 und die Nachträge II zu den Heften 3, 4 und 5 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifs in Kraft. Sie enthalten eine veränderte Fassung der Ausnahmetarife für Lebensmittel, Eisen und Stahl und mineralische Kohlen, ferner abgeänderte und neue Frachtsätze für Klassengut, Wolle, Getreide und Kleie, Holz, Holzpapierstoff, Heu und Stroh, Kalk, Caolin, Rinden, Tabakslauge, Pech, Petroleumnaphta, Düngemittel, Kartoffeln, leere Säcke als Stückgut, Bier als Stückgut, leer zurückgehende Bierfässer und Fensterglas, endlich Aenderungen und Berichtigungen der Haupttarife und der Nachträge I. Durch die abgeänderten und berichtigten

Frachtsätze werden zum Theil Erhöhungen, zum Theil Ermässigungen herbeigeführt.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a und b (Holz) Bautzen-Wien (K. F. N. B.)-Floridsdorf-Donaufeld, der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 5a (Getreide) Pockau-Lengefeld-Swolenowes (Oe. U. St. E. G.), die Frachtsätze für Eilgut, Stückgut I und II Dris-Kappel i. Sachsen, die Frachtsätze für Klassengut Bärn-Andersdorf-Zeitz (Dir.-Bez. Erfurt) treten ohne Ersatz ausser Kraft. Aufgehoben wird der jetzige Ausnahmetarif 6c (Schleifholz) und der Ausnahmetarif 19b, c und d nach Versetzung des Artikels „Gurken" in die Stückgutklasse II, die Spezialtarife A2 und II.

Bis zur Ausgabe der Nachträge, welche noch besonders bekannt gemacht werden wird, giebt auf Anfrage unser Verkehrsbüreau in Dresden nähere Auskunft.

Dresden, am 8. September 1893. (1969)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. November d. J. treten die Nachträge II zu Heft 1, 2 und 4 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandsgütertarifs in Kraft. Sie enthalten abgeänderte und neue Frachtsätze für Klassengut, Getreide und Kleie, Holz, Kalk, Talkstein, Kartoffeln, Heu und Stroh, Düngemittel, Holzpapierstoff, Bier als Stückgut und leer zurückgehende Bierfässer.

Die Frachtsätze der Ausnahmetarife 6c (Schleifholz), 22a (ungebrauchte Tabakslauge) und der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 4 (Caolin) Pilsen (K. K. Oe. St. B.) -Reichenberg (S. St. B. und S. N. D. V. B.) treten ausser Kraft.

Die Nachträge werden spätestens am 15. Oktober d. J. ausgegeben, bis dahin gibt auf Anfrage unser Verkehrsbüreau in Dresden über die neuen Frachtsätze, sowie über vereinzelt eintretende Erhöhungen nähere Auskunft.

Dresden, am 9. September 1893. (1970)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen für Koks. Vom 1. November d. J. ab finden die Sätze der Ausnahmetarife für Koks im diesseitigen Lokalgütertarif, sowie in den Staatsbahntarifen Frankfurt a/M.-Berlin, -Bromberg, -Hannover und -Magdeburg bei Gestellung von Wagen mit **15** t und mehr Ladegewicht nur dann Anwendung, wenn die Fracht mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen bezahlt wird. Bei Wagen von weniger als 15 t Ladegewicht werden für die Frachtberechnung nur 10 t als Ladegewicht in Ansatz gebracht, falls nicht das Gewicht der Ladung mehr beträgt als 10 t. Im letzteren Falle wird die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung berechnet. (1971)

Frankfurt a/M., den 8. September 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Oktober d. J. gelangen zu den Gütertarifheften Nr. 1, 2a, 2b, 3 und 4 die Nachträge III, Nr. 5 der Nachtrag V und Nr. 6 der Nachtrag VII zur Einführung. Dieselben enthalten, neben verschiedenen schon vorher veröffentlichten und eingeführten Tarifmaassnahmen, Aenderungen verschiedener Entfernungen und Frachtsätze, sowie neue Entfernungen und Sätze für die Stationen Mühle Schönau, Neukirch, Coswig (Anhalt), Friedrichswerth, Gotha Kindleberstrasse, Freiberg i. S. Schachtbahnhof und Guntzsch. Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze treten erst am 1. November d. J. in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Erfurt, den 11. September 1893. (1972)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die zur Abfertigung von Frachtgütern in Wagenladungen eingerichtete Station Gotha-Kindleberstrasse des Direktionsbezirks Erfurt in den vorbezeichneten Güterverkehr einbezogen

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen. (1973)

Frankfurt a/M., den 13. September 1893.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Südd.-Oesterr.-Ungarischer Güterverkehr. Am 1. Oktober 1893 gelangt zum Ausnahmetarif für Getreide etc. Theil III, Tarifheft Nr. 3 vom 1. Oktober 1889 der III. Nachtrag zur Einführung, durch welchen die direkten Frachtsätze für Getreide und Hülsenfrüchte, sowie für Mühlenfabrikate aus Getreide und Hülsenfrüchten theilweise beträchtliche Ermässigungen erfahren.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

München, im September 1893. (1974)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Ungarischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. Oktober d. J. tritt je ein Nachtrag I zu den vom 1. März d. J. an gültigen Tarifheften 2 und 3 in Kraft.

Die Nachträge enthalten Frachtsätze des provisorischen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Futtermitteln, als: Mais, Futtermehl, Kleie und dergl., ferner getrocknete Malztreber und Schlempen aller Art.

Abdrücke dieser Nachträge können von den betheiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden.

Dresden, am 15. September 1893. (1975)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Ab 15. September l. J. sind die auf Seite 10, 156, 181, 330, 334, 342, 348, 352 und 392 des Heftes 1 Theil II des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifes vom 1. März 1892 für Laufen angegebenen Anstossbeträge bezw. Frachtsätze für Eilgut um 0,12 ℳ, für die Stückgutklassen um 0,10 ℳ, für die Wagenladungsklassen, Spezialtarife und Ausnahmetarif Nr. 16 (für Glas) um 0,06 ℳ für 100 kg zu kürzen.

München, den 9. September 1893. (1976)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Mit dem 15. d. Mts. tritt zu dem Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von den diesseitigen Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach den Stationen des Direktionsbezirks Berlin ein Nachtrag 4 in Kraft.

Derselbe enthält anderweite Bestimmungen über die Anwendung der im Theil III dieses Tarifes enthaltenen ermässigten Frachtsätze nach Stettin und Swinemünde trans. seewärts. Nach den neuen Bestimmungen erfolgt die Anwendung des genannten Tarifes betreffs der Dampferheizkohle ohne Beschränkung für alle Sendungen, welche zum Heizen der seewärts gehenden Dampfer — mit Ausnahme der nach dem Gebiet der Odermündungen, des Haffs, sowie der Inseln Usedom, Wollin und Rügen verkehrenden Dampfer — verwendet werden.

Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 13. September 1893. (1977)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ermässigte Ausnahmetarife für Giesserei-Roheisen von Oberschlesien nach Niederschlesien etc. Am 20. d. Mts. werden die im diesseitigen Binnenverkehr sowie in den Staatsbahnverkehren Breslau-Bromberg, -Berlin und -Erfurt bestehenden Ausnahmetarife für **Giesserei-Roheisen** von Oberschlesien nach Niederschlesien etc. vorübergehend und widerruflich ermässigt.

Ueber die Höhe der neuen Ausnahmesätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft.

Breslau, den 13. September 1893. (1978)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb. Am 20. d. Mts. erscheint der Nachtrag IV, welcher Frachtsätze für Eisenerz etc. von verschiedenen Stationen, sowie eine anderweite Fassung der Vorbemerkungen enthält.

Köln, den 12. September 1893. (1979)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarbrücken-Pfälzischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. September d. J. wird die Station Morschheim-Ilbesheim der Pfälzischen Eisenbahnen mit einem Frachtsatze von 0,39 ℳ für 100 kg in den Ausnahmetarif Nr. 8 für die Beförderung von Gaskoks ab Oberstein aufgenommen.

Köln, den 14. September 1893. (1980)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. Am 1. Oktober d. J. kommen direkte Frachtsätze für Oelsaaten und Malz etc. in Wagenladungen von 10000 kg zwischen Neratovic (Böhm. Nordb.) einerseits und Magdeburg und Hannover andererseits zur Einführung.

Näheres über die Höhe dieser Sätze ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Magdeburg, den 11. Sept. 1893. (1981)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Einführung des V. Nachtrages zum Lokal-Gütertarife Theil II Heft 1. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1893 bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Unterkrainer Bahnen (Linie Laibach-Grosslupp-Gottschee) gelangt zum Lokal-Gütertarife Theil II Heft 1, Neuauflage, gültig vom 15. Januar 1893, ein Nachtrag V zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält:

1. den Tarif und Kilometerzeiger für die Unterkrainer Bahnen (Linie Laibach-Grosslupp-Gottschee), ferner Frachtsätze für den Eilgutverkehr von und nach der Station Stein-Irresdorf auf der Lokalbahn Budweis-Salnau.
2. Aenderungen bezw. Ergänzungen des Haupttarifs.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind

bei der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen erhältlich.

Wien, am 12. September 1893. (1982)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Niederschles. Steinkohlen- etc. Verkehr nach Stationen der Oe. N. W. B. etc. Tarif vom 1. Juni 1889. (Wegfall der Kurskürzungsbeträge ab 1. Oktober 1893.) Von den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen etc. aus dem Niederschlesischen Reviere nach Stationen der Oe. N. W. B. etc. vom 1. Juni 1889 werden vom 1. Oktober 1893 ab nicht mehr die Kurskürzungen der Tabelle 1 in Abzug gebracht, die Frachtsätze des genannten Tarifes finden vielmehr vom genannten Tage ab bis auf weiteres ohne Abzug von Kurskürzungsbeträgen Anwendung.

Wien, am 7. September 1893. (1983)
Die Direktion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest- resp. Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr, Triest- resp. Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband. Einführung der Nachträge I zu den Tariftheilen II. Mit 1. Oktober 1893 treten zu den vom 1. Juli 1893 gültigen Verbands-Gütertarifen Theilen II die Nachträge I in Kraft.

Der Nachtrag I zum Gütertarife Theil II für den erstgenannten Verband enthält:

I. Ergänzung des Vorwortes,
II. Ergänzungen der besonderen Tarifbestimmungen,
III. Aenderungen und Ergänzungen des alphabetischen Verzeichnisses der Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen,
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Uebersicht der Ausnahmetarife,
V. Ergänzungen der Tariftabellen,
VI. Ergänzung des Anhanges.

Der Nachtrag I zum Gütertarife Theil II für den letztgenannten Verband enthält:

I. Aenderung des alphabetischen Verzeichnisses der Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen,
II. Aenderungen und Ergänzungen der Uebersicht der Ausnahmetarife,
III. Aenderung der Tariftabellen.

Einzelne Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 11. September 1893. (1984)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und von Hunden in Begleitung von Reisenden auf den Grossh. Badischen Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privatbahnen ist mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. der Nachtrag VI erschienen. Durch denselben wird u. a. die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten (mit Ausnahme des Verkehrs mit der dem Abgangsorte zunächst gelegenen Station, für den die Gültigkeitsdauer auf 1 Tag beschränkt bleibt) auf 10 Tage festgesetzt; in gleicher Weise wird denjenigen Rundreisekarten, welche bisher eine geringere Gültigkeitsdauer hatten, eine 10-tägige Gültigkeitsdauer beigelegt, während die Gültigkeitsdauer der übrigen bis jetzt 14 Tage geltenden Rundreisekarten auf 20 Tage bemessen wird. Durch Sonn- und Feiertage wird die Gültigkeitsdauer nicht mehr verlängert; auch erlischt sie in allen Fällen um Mitternacht des letzten Geltungstages.

Einzelne Exemplare des Nachtrags können durch Vermittelung unserer Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 8. September 1893. (1985)
Generaldirektion.

Vom 1. November d. J. werden in dem **Deutsch-Belgischen Eisenbahnverbande** über **Herbesthal** und **Bleyberg** — Tarif vom 1. Mai 1892 — die Fahrscheinhefte gemischter (II/I.) Wagenklasse, welche für einzelne Verkehrsbeziehungen bestehen, nicht mehr verausgabt.

Köln, den 16. September 1893. (1986)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

---

6. Lieferfristen.

Güterverkehr nach, von und über die Eisenbahnlinie Bretten-Ulm. Mit Rücksicht auf die demnächst stattfindenden Manöver, infolge deren eine Anzahl von Güterzügen eingestellt werden muss, hat das K. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, durch Entschliessung vom 9. September d. J. auf Grund des § 63 Abs. 3 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands die Lieferfrist für sämmtliche in der Zeit vom 13. bis 18. September d. J. auf den Stationen der Strecke Bretten-Ulm zur Aufgabe kommenden, sowie die dahin bestimmten und über diese Linie sich bewegenden Güter um 2 Tage verlängert.

Stuttgart, den 12. September 1893. (1987)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.
Balz.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. 290 000 kg alte Schienen sind zu verkaufen. Angebote, mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 20. d. Mts., Vormittags 10 Uhr, dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 8. September 1893. (1988)
Grossherzogliche Direktion.

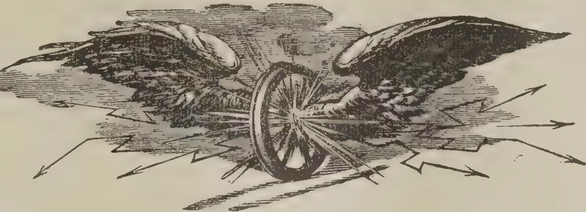
II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegen zwei Prospekte a) vom Verlag von J. F. Bergmann in Wiesbaden und b) von der Fahnen-Fabrik Franz Reinecke in Hannover bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 73. Zeitung des Vereins 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.). Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 20. September 1893.

Dieser Nummer liegt der vom 1. Oktober d. J. ab gültige Fahrplan der Eutin-Lübecker Eisenbahn bei.

Inhalt:

Die Einführung des elektrischen Betriebes bei Strassenbahnen.

Bei der grossen Bedeutung, welche die elektrische Kraftübertragung für den Bahnbetrieb hat, bei der immer mehr sich Geltung verschaffenden Ansicht, dass der elektrische Betrieb der Bahnbetrieb der Zukunft ist, scheint es nicht unzweckmässig, von Zeit zu Zeit einen Rückblick auf das bis zum gegenwärtigen Tage Geleistete zu werfen, um zu ermessen, ob und welche Fortschritte vorliegen, ob Aussicht vorhanden ist, das erhoffte Ziel, d. i. die Einführung des elektrischen Zugdienstes auf den Vollbahnen in absehbarer Frist zu erreichen. Wir haben unseren Lesern vor einigen Jahren, als der elektrische Betrieb auf Strassenbahnen in Deutschland noch sehr vereinzelt war, eine möglichst genaue Beschreibung der elektrischen Einrichtungen an der Hand eines gewählten Beispieles (Stadtbahn Halle) gegeben, und wir glauben es wagen zu dürfen, diesen Gegenstand abermals zu berühren, um zeigen zu können, was inzwischen auf dem Gebiete geschehen ist.

Die vorurtheilsfreie Beurtheilung, die wohlwollende Unterstützung, welche vor 50—60 Jahren die Dampfeisenbahnen fanden, haben die elektrischen Bahnen nicht überall gefunden. Liess man damals der neuen Erfindung im richtigen Verständniss ihrer grossen wirthschaftlichen Bedeutung Zeit, sich zu entwickeln, vermied man es, durch besondere Gesetze und Verordnungen vorzeitig den Unternehmungen Zwang aufzuerlegen, legte man damals Werth darauf, dass die Vorschriften, welche später in die Form behördlicher Anordnungen gekleidet wurden, von den sachkundigen Personen, welche den Bau und Betrieb der Dampfeisenbahnen zu ihrem Lebensberuf gemacht hatten, mit berathen und entworfen wurden, so ist bei Einführung des elektrischen Strassenbahnbetriebes häufig die gegentheilige Praxis geübt worden. Zum Theil mag dies seinen Grund darin haben, dass ein Strassenbahnbetrieb nicht das allgemeine Interesse in Anspruch nehmen kann, wie damals der Bahnbetrieb an sich fand, zum nicht geringen Theil liegt es aber in einem Misstrauen, oft in einem Uebelwollen gegen die Thätigkeit der Privatindustrie. Es wird nicht immer mit gleichem Maass gemessen und dem harmlosen Gemüth, welches das nicht versteht, wird bedeutet: „Wenn zwei dasselbe thun, so ist das nicht dasselbe“.

Die Verstaatlichung der Eisenbahnen war ein Akt von politischer Bedeutung, war eine Nothwendigkeit für die Staatsfinanzen und hat segensreiche Folgen gehabt trotz mancher Härten im einzelnen, die aber keine Berücksichtigung finden können, wenn das Staatswohl in Frage kommt. Der Umstand, dass nach Preussens Vorgehen andere Staaten ebenfalls zum Staatsbahnbetrieb übergegangen sind, ist kein geringer Beweis für die Zweckmässigkeit der getroffenen Maassnahmen. Aber diese Umwälzung hat auch in manchen Köpfen Anschauungen

gezeitigt, welche jede verkehrsgewerbliche Anlage als Staatsmonopol, zum mindesten als kommunale Einrichtung behandelt wissen wollen, und denen eine Thätigkeit der Privatindustrie auf diesem Gebiete als ein Uebergriff erscheint. Diese Leute haben eben kein Verständniss dafür, dass das Risiko einer neuen Einrichtung weder vom Staat, noch von der Kommune den Steuerzahlern zugemuthet werden darf, und dass der Privatindustrie, welche es übernimmt, dieses Risiko zu tragen, jedes zulässige Entgegenkommen gewährt werden sollte. Statt dessen wird nicht selten gegen die Thätigkeit Privater agitirt, werden die den wüsten Parteiversammlungen entlehnten Schlagworte von Uebermacht des Kapitals usw. gebraucht, wird die geplante Verkehrsanlage nicht nach ihrer Bedeutung für das öffentliche Interesse, sondern nach dem Nutzen beurtheilt, den der Unternehmer sich herausrechnen oder gar erzielen könnte. Dass der Unternehmer, welcher die Finanzirung wagt, mit seinem Gelde mehr als 3 % erzielen will, ist in den Augen dieser Art von Politikern schon Wucher, und sie erachten es als ein wohlgefälliges Werk, das Unternehmen mit Abgaben und sonstigen Verpflichtungen zu belasten, welche die Ausführung überhaupt in Frage stellen können; die unparteiische Beurtheilung hat aufgehört, Gewalt geht vor Recht und Missgunst verdunkelt den klaren Blick.

Die allgemeine Rechtsunklarheit, welche auf dem Gebiete der Kleinbahnen, zu denen ja auch die Strassenbahnen zählen, bis vor kurzem herrschte, ist wenigstens in Preussen durch das Gesetz über die Kleinbahnen beseitigt, und hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten der Industrie eine erfolgversprechende Anregung für ihre Thätigkeit auf diesem Gebiete gegeben, indem er den nachgeordneten Behörden das Kleinbahnwesen zur Fürsorge empfohlen und damit diesen Unternehmungen durch den behördlichen Schutz wirksame Unterstützung gegen Chikanen verschafft hat. Wir werden aber sehen, dass demungeachtet versucht worden ist, die Bestimmungen des Kleinbahnengesetzes zur Beschränkung der Entwickelung von elektrischen Bahnanlagen anzuwenden, und die Behörden werden keinen leichten Stand haben, die Freunde zu beruhigen, welche fiskalischer wie der Fiskus sein wollen.

Das ist der wenig lichtvolle Hintergrund für die Entwickelung der elektrischen Strassenbahnanlagen in den letzten beiden Jahren in Deutschland gewesen, und wenn ungeachtet aller Bedenken, aller direkten und indirekten Angriffe beachtungswerthe Fortschritte gemacht worden sind, wie wir nachweisen werden, so spricht das zweifellos für den Werth der neuen Betriebsweise, für die Nützlichkeit der Einrichtungen in technischer und wirthschaftlicher Beziehung. Sind diese Fortschritte auch nicht im entferntesten mit denen im gleichen Zeitraum in den Vereinigten Staaten gemachten zu vergleichen, so sind sie doch durchschlagend genug, und stehen wir den Amerikanern noch nach, so ist das nicht die Schuld unserer Industrie, sondern die der Widersacher, welche für das allgemeine Volkswohl kein Verständniss haben, denen der weite Blick fehlt.

Gelegentlich der Verhandlungen des Städtetages auf der Frankfurter Ausstellung im Jahre 1891 waren interessante Zusammenstellungen über die Entwickelung des Strassenbahnwesens in Nordamerika gegeben. Die Ermittelungen bezogen sich auf den Stand im Frühjahr 1891. Aehnliche Angaben liegen jetzt für Ende 1892 vor und eine Vergleichung der in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellten Zahlen gibt die beste Veranschaulichung der gemachten Fortschritte.

Art des Betriebes	Bahnlänge in Kilometern	
	Frühjahr 1891	Ende 1892
Pferde- und Maulthierbetrieb .	9 200	7 176
Seilbetrieb	850	1 039
Dampfbetrieb	890	998
elektrischer Betrieb	4 700	9 556

Es ist also in noch nicht 2 Jahren die gesammte Länge der Strassenbahnen Nordamerikas (U. S.) von 15 640 km auf 18 769 km gestiegen. Zum überwiegend grössten Theil entfällt die Zunahme auf elektrische Bahnen, und die mit thierischer Zugkraft versehenen Bahnen haben dabei wesentlich abgenommen, ein Beweis, dass die neue Betriebsweise der alten überlegen sein muss, sonst würden sich die Bahngesellschaften nicht die erheblichen Kosten der Umwandlung gemacht haben.

Fast die gesammten elektrischen Strassenbahnen Amerikas haben das System der oberirdischen Stromzuführung angewendet.

Die Direktion der Nürnberg-Fürther Strassenbahngesellschaft hat in einer Eingabe an den Stadtmagistrat in Nürnberg, in welcher die Genehmigung zur versuchsweisen Einführung des elektrischen Betriebes auf einer Linie beantragt wird, einen interessanten Ueberblick über den derzeitigen Stand der elektrischen Strassenbahnanlagen in Deutschland gegeben In der Denkschrift sind ferner die besonderen Vortheile der elektrischen Betriebsweise gebührend beleuchtet, und diese Darstellung hat um so grösseren Werth, als sie nicht aus Kreisen stammt, welche den Bau derartiger Anlagen als geschäftliche Aufgabe verfolgen, die also mehr oder weniger als befangen angesehen werden können. Die Direktion der Nürnberg-Fürther Strassenbahngesellschaft ist als eine sehr rührige bekannt, sie hat das Unternehmen zu einer blühenden Entwickelung gebracht. Wir haben es hier nicht mit einer nothleidenden Gesellschaft zu thun, welche experimentiren will, um günstigere Chancen zu gewinnen, sondern mit einem soliden Unternehmen, dessen Direktion aufmerksam und vorurtheilsfrei alle Neuerungen verfolgt und das, was sie nach sorgfältigster Prüfung als nützlich erkannt hat, bei sich einzuführen bestrebt ist. Stillstand ist Rückschritt, das gilt auf allen Gebieten und wir bezweifeln nicht, dass die Auffassung der Nürnberg-Fürther Strassenbahngesellschaft baldigst Nachahmung finden wird.

In der Denkschrift wird vorweg auf die enormen Fortschritte in der elektrischen Kraftübertragung hingewiesen. Die Erfolge der internationalen elektrotechnischen Ausstellung in Frankfurt a M. 1891 haben die Anregung gegeben, dass man sich auch in Deutschland mehr und mehr den elektrischen Strassenbahnen zuwendet.

Ein kurzer Ueberblick wird den verschiedenen Ausstellungs- und Versuchsbahnen, sowie den ältesten elektrischen Bahnen Frankfurt a/M. und Mödling bei Wien gewidmet. Daran knüpft sich eine übersichtliche Darstellung des Entwickelungsganges seit 1890, wo in Bremen eine kleine Versuchsbahn gelegentlich der Ausstellung in Betrieb war und wo in Halle a. d. Saale die erste grössere, durch das Innere einer verkehrsreichen Stadt führende elektrische Bahn gebaut und im April 1891 in Betrieb gesetzt wurde.

Die städtischen Behörden in Halle hatten sich eine zweijährige Frist zur Erprobung der neuen Anlage ausbedungen. Aber bereits nach 3/4 Jahren erklärten dieselben die Probe als vollständig bestanden, ertheilten die endgültige Genehmigung und die Stadtbahn Halle schritt zu Erweiterungsbauten und konnte bereits im Oktober 1892 eine aussichtsvolle neue Linie nach dem Vororte Trotha in Betrieb nehmen. Auch in Bremen war die Ausstellungsbahn nur der Vorläufer einer definitiven Anlage. Die Genehmigung des Senats wurde ertheilt, Bremen-Horn wird jetzt elektrisch betrieben.

Nach diesen Vorgängen sind elektrische Bahnen in Gera, Breslau, Dresden, Hannover, Remscheid gebaut und in Betrieb genommen und in Essen a/R., Dortmund, Chemnitz, Bochum, Zwickau, Plauen, Lübeck und Hamburg hat der Bau elektrischer Bahnen begonnen, von denen eine Anzahl noch in diesem Jahre dem Betriebe übergeben werden wird. Es sind dieses sämmtlich Anlagen mit oberirdischer Stromzuführung.

In der Denkschrift heisst es dann weiter:

Die Anlagen und der Betrieb von elektrischen Strassenbahnen sind von grösster Bedeutung. Vor allem dürfte durch

sie eine Vereinfachung der Tarife zum Wohl einer ganzen Bevölkerung weit eher zu erreichen sein als bei einer Strassenbahn mit Pferde- oder Dampfbetrieb.

Durch vereinfachte Tarife werden erst die Arbeiter und die weniger Bemittelten der Wohlthat des gesunden und billigen Wohnens in den Vorstädten ganz theilhaftig. Das Publikum kann dann jederzeit ohne grosse pekuniäre Opfer das Centrum oder einen entfernten Bezirk der Stadt mit der Bahn erreichen, um nothwendige Besorgungen zu machen oder die Stätte seines Wirkens zu erreichen.

Der elektrische Betrieb erhöht die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs auf den Strassen in hohem Maasse. Der Lenker des elektrischen Wagens hat nicht sein Augenmerk auf vorgespannte Pferde zu richten, sondern kann ganz und gar seine Aufmerksamkeit der Sicherheit seines Wagens und jener der Passanten, sowie der ihm begegnenden Fuhrwerke zuwenden. Zum Fahren des elektrischen Wagens kann jeder Strassenbahnkutscher ohne besondere Vorkenntnisse verwendet werden. Es bedarf nur einer kurzen technischen Belehrung des Personals.

Die Regelmässigkeit des Betriebes wird durch die elektrische Kraft erhöht, die Geschwindigkeit eines elektrischen Wagens kann sich ganz den Verhältnissen anpassen. Man hat es in der Hand, durch theilweises rascheres Fahren etwa entstandene Verspätungen leicht wieder auszugleichen, und grade dadurch, dass die elektrische Strassenbahn auf freien Strecken schneller als ein Pferdebahnwagen fahren kann, wird zum grossen Theil der Werth einer solchen Anlage für das Publikum bedingt. In städtischen Strassen kann man die Geschwindigkeit aus Rücksicht auf den übrigen Verkehr nicht wohl erhöhen. Ausserdem ist es verhältnissmässig leicht, bei einer elektrischen Bahn die Fahrtintervalle nach Bedürfniss und nach Wunsch des Publikums zu regeln.

Man ist auch bei einer elektrischen Strassenbahn ohne Schwierigkeit in die Lage versetzt, plötzlich auftretendem Verlangen nach Verstärkung des Betriebes bei besonderen Anlässen als an Sonntagen, bei Volksfesten und bei sonstigen festlichen Gelegenheiten durch Einsetzen weiterer Wagen als die fahrplanmässigen, nachzukommen und so die Wünsche des Publikums zu erfüllen. Der Elektromotor dreht sich ohne todte Punkte ganz gleichmässig, besitzt keine sich hin und her bewegenden Theile, die leicht dem Bruch oder sonstigen Beschädigungen ausgesetzt sind; Störungen des Betriebes werden dadurch wesentlich verringert.

Der Führer des Wagens hat vermittelst einer von seinem Standpunkte aus an der linken Seite des Perrons angebrachten Kurbel den Wagen voll und ganz in seiner Gewalt, die Sicherheit gegen Zusammenstösse mit fremden Fuhrwerken wird erhöht, Fussgänger und Fuhrleute werden vorsichtiger und weichen besser aus, das Ueberfahren von Personen wird weit seltener vorkommen, indem der Wagenlenker durch Umschalten der Kurbel, also unter Anwendung des Gegenstromes, nicht allein den Wagen sofort anhalten, sondern denselben fast gleichzeitig in eine rückläufige Bewegung setzen kann. Die erwähnte Manipulation hat überhaupt den grossen Vorzug, sehr leicht im Bedarfsfalle sofort in der einen oder anderen Richtung fahren zu können, während bei einem Pferdebahnwagen das stets mehr oder weniger mühsame und zeitraubende Umspannen der Pferde erforderlich ist. Der Wagenführer kann somit bei einem etwaigen Bruch der Bremskette oder überhaupt ohne Anwendung der Bremse den Wagen zum Stillstand bringen.

Der allgemeine Verkehr wird durch den Fortfall der immerhin grossen Zahl an Strassenbahnpferden nicht unerheblich entlastet. Im Winter bei Schneefall bewegt sich ein Wagen durch die elektrische Kraft verhältnissmässig leicht vorwärts, während bei einer Pferdebahn die Pferde häufig über Gebühr angestrengt werden. Die Strassen der Stadt werden durch die Pferde der Bahn nicht mehr abgenutzt und beschmutzt, der Staub auf den Strassen verringert sich naturgemäss ganz erheblich, die Wagen selbst werden bei regnerischem Wetter nicht mehr von den Pferden bespritzt, sehen somit stets sauber aus und erhöhen die Annehmlichkeit sowohl für das fahrende als für das übrige Publikum. Ein elektrisch betriebener Wagen verursacht weit weniger Geräusch als ein mit Pferden betriebener Wagen. Durch die elektrische Kraft werden bei einem Strassenbahnbetriebe leicht grosse Steigungen überwunden. Der Fortfall des nervenerregenden Pferdegetrappels ist eine grosse Wohlthat.

Der mehrfach und vielerorts laut gewordene Wunsch nach einem geräuschlosen Pflaster tritt durch eine elektrisch betriebene Strassenbahn nicht unwesentlich in den Hintergrund und erspart somit der Stadtverwaltung ganz erhebliche Kosten.

Ueber die vielfach, wenn auch mit Unrecht, gerügte Thierquälerei bei Strassenbahnen mit Pferdebetrieb zumal im hügeligen Terrain wird man nichts mehr zu hören bekommen.

Der Aufenthalt im Wagen gestaltet sich für die Fahrgäste angenehmer, erstens werden die bei den Sommerwagen lästig fallenden Ausdünstungen der am Wagen vorgespannten Pferde gänzlich beseitigt und zweitens machen des Abends die durch Glühlicht hell erleuchteten Wagen einen äusserst angenehmen Eindruck.

Durch den elektrischen Strom, der zum Vorwärtsbewegen der Wagen benutzt wird, werden nämlich zu gleicher Zeit die Wagen durch Glühlicht glänzend beleuchtet.

Die in Nordamerika und in Deutschen Städten bisher erzielten Resultate aus dem Betriebe elektrischer Strassenbahnen lehren, dass wirklich gar kein wichtiger Umstand hervorzuheben ist, in welchem nicht der elektrische Betrieb gegenüber dem in anderer Weise betriebenen Strassenbahnen überlegen wäre, vielmehr sind die Vortheile und Annehmlichkeiten einer elektrischen Strassenbahn ganz erheblich.

Bei elektrischen Strassenbahnen kommt nur Gleichstrom zur Anwendung; die höchste Spannung, welche von den Dynamos abgegeben wird, beträgt 500 Volt, welche Spannung für das menschliche Leben erfahrungsgemäss durchaus ungefährlich ist.

Das Betreten der Schienen, wenn sie den Rücklauf des Stromes bewirken, ist gänzlich gefahrlos; denn der elektrische Strom wird nur fühlbar, wenn er geschlossen kreist. Man müsste also, um bei einer vorhandenen oberirdischen Leitung etwas spüren zu können, auf einer Schiene stehen und gleichzeitig die in etwa **6 m** Höhe angebrachte Arbeitsleitung anfassen können, was nicht möglich ist.

Fast alle bis jetzt gebauten elektrischen Strassenbahnen benutzen den oberirdischen Kontakt. Die Anlage einer elektrischen Strassenbahn nach dem System Budapest mit unterirdischer Stromzuführung kann bei bereits bestehenden Bahnen überhaupt nicht ins Auge gefasst werden wegen der ganz besonders hohen Kosten einer vollständigen Geleiserneuerung und wegen der Unterbrechung des Betriebes mit Pferden während des Neubaues. Ueberhaupt ist die unterirdische Stromzuleitung im Betriebe schwer kontrolirbar, für Reparaturen schwer zugänglich und ein häufiges Aufreissen des Pflasters mit dadurch bedingten Verkehrsstörungen erforderlich. Der Kanal kann wegen seiner geringen Dimensionen vom Arbeiter nicht bestiegen werden. Wasser- und Eisansammlungen im Kanal zwingen oft zu Betriebseinstellungen.

Es unterliegt wohl kaum einem Zweifel, dass ebenso wie die jetzt auf der Höhe ihrer Entwickelung stehenden Strassenbahnen mit Pferdebetrieb seinerzeit die alten Omnibusse fast beseitigt haben, die jetzigen Strassenbahnen in Zukunft den elektrischen Bahnen ganz das Feld räumen werden.

Bei der Einrichtung und dem Betriebe einer elektrischen Bahn mit ober- oder unterirdischer Leitung sind im allgemeinen zu unterscheiden:

1. die Kraftstation, wo die elektrische Kraft in einer oder mehreren Dynamomaschinen durch Dampf- oder Wasserkraft erzeugt wird,
2. die Hinleitung der elektrischen Kraft durch Strassen und Plätze nach den auf den Geleisen verkehrenden Wagen,
3. die Motorwagen, in denen elektrische Triebwerke den Strom in mechanische Arbeit zur Fortbewegung der Wagen umsetzen.

Die meist verbreitete Art der Stromzuführung, besonders in Amerika, geschieht durch je einen über jeder Geleismitte aufgehängten Draht, mit dem der Motor unter dem Wagen durch den beweglichen Kontaktarm, welcher sich auf dem Dach des Wagens befindet, verbunden ist.

Die Rückleitung des Stromes erfolgt entweder durch die Schienen oder durch besondere in den Geleismitten unter dem Pflaster angebrachte Drahtleitungen. Die oberirdische oder Luftleitung wird durch zweckmässig in oder an der Fahrbahn aufgestellte Maste mit Auslegern oder durch besondere, quer über die Strasse gespannte, an den Häusern befestigte Drähte, welche von der Stromleitung isolirt sind, getragen.

Die Wirkung des elektrischen Stromes zur Fortbewegung eines Strassenbahnwagens bei direkter Stromzuführung ist folgende:

Der unter Arbeitsaufwand in der primären Maschine in der Centrale erzeugte elektrische Strom geht, wie vorhin kurz erwähnt, durch die elektrische Leitung nach dem Wagen, versetzt den Anker der sekundären Maschine unter dem Wagen bei Arbeitsabgabe in Rotation und bewirkt durch Zahnräder, Ketten oder dergleichen die Vorwärtsbewegung des Wagens. Dann geht der elektrische Strom durch die Schienen oder durch eine besondere Leitung zur primären Maschine zurück. Die Energie des Stromes vertheilt sich auf die einzelnen Wagen und keine Wagenmaschine entnimmt der Leitung mehr Strom, als sie zur Fortbewegung des Wagens bedarf.

Der Kraftverbrauch bei einer elektrischen Bahn ist verschieden, derselbe hängt von der Witterung ab und wird beispielsweise auch von dem Umstande beeinflusst, ob die Schienen nass oder trocken sind. Die Sauberkeit der Geleise und das häufige Abfahren, sowie die abwechselnde Geschwindigkeit wirken ganz wesentlich auf den Kraftverbrauch ein. Selbstredend ist der Kraftverbrauch beim Abfahren eines elektrischen

Strassenbahnwagens bedeutend grösser als bei einem in der Bewegung befindlichen Wagen.

Soweit die Denkschrift. Bietet die Darlegung dem Fachmann technisch nichts Neues, so ist sie doch insofern von besonderem Interesse, als sie den Nachweis bringt, dass aufmerksame Strassenbahnverwaltungen über die Bedeutung des elektrischen Betriebes nicht mehr im Zweifel sind. Die Behörden derjenigen Städte, welche elektrische Strassenbahnen besitzen, haben sich mit dem neuen Beförderungsmittel befreundet, die Einwohner sind zufrieden, die Bahnverwaltungen finden ihre Rechnung und es ist unerfindlich, wie demungeachtet die Unternehmer elektrischer Bahnanlagen stellenweise geradezu wie unberufene Eindringlinge behandelt werden.

Auf dem Städtetage am 27.—29. August 1891, gelegentlich der internationalen elektrotechnischen Ausstellung zu Frankfurt a/M., hat Herr Stadtbaurath Lindley ein eingehendes Referat über die verschiedenen Systeme der elektrischen Bahnen gegeben. Herr Lindley hatte eine schwierige Aufgabe zu erfüllen. Auf der Ausstellung waren in kleinen Versuchsbahnen und in mehr oder weniger vollkommenen Modellen die verschiedensten Systeme vertreten. Zu gleicher Zeit wurden — wie in Halle, Bremen und Gera — elektrische Strassenbahnen betrieben bezw. gebaut, und die betreffenden elektrotechnischen Firmen hatten mit Rücksicht auf diese praktische Vorführung ihrer Systeme an anderer Stelle für die Ausstellung Bahnanlagen nicht weiter geliefert. Vorzüge und Nachtheile des einen Systemes gegen das andere abzuwägen war schwierig. Der Herr Referent hat es zu vermeiden verstanden, in den Interessenkampf der Industrie einzutreten. Mit vornehmer Eleganz und in sachlichster Form hat Herr Lindley damals seines Amtes gewaltet, und wer je in ähnlicher Lage gewesen ist, weiss am besten zu beurtheilen, wie schwierig es ist, eine derartige Aufgabe zu erfüllen. Um so bedauerliche musste daher das Vorgehen der Vertreter einiger elektrotechnischer Firmen erscheinen, welche die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen wollten, in Anschluss an das Gehörte für ihre Interessen Reklame zu machen. Aber dieses Vorgehen hat den Eindruck der Lindley'schen Rede nicht unterdrücken können, und bei den Delegirten des Städtetages werden die Schlussworte des Lindley'schen Vortrages, welche lauteten:

> „Jedenfalls ist die Elektrizität als Betriebsmittel für unsere Strassenbahnen eine Errungenschaft, die wir Alle lebhaft begrüssen und der wir Alle fördernd zur Seite stehen müssen; sie ist eine Quelle für den Wohlstand und für die Gesundheit unserer städtischen Bevölkerung und damit, m. H., für die Bevölkerung, die Ihrer Fürsorge anvertraut ist"

nicht vergessen werden. Sie sind auf fruchtbaren Boden gefallen, wie die in diesem Artikel gegebene Aufzählung der zur Zeit betriebenen bezw. im Bau befindlichen elektrischen Bahnen beweist.

Ja, wenn das der Fall ist, wird der Leser sagen, so verstehen wir nicht, weshalb gleichzeitig über Mangel an wohlwollender Unterstützung, über das Fehlen vorurtheilsfreier Beurtheilung geklagt wird. Nun, auf diesen Punkt kommen wir jetzt.

(Fortsetzung folgt.)

Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands.*)

Die Gesammtlänge der normalspurigen Eisenbahnen in Deutschland betrug am Schlusse des Jahres 1891/92 42 325,18 km, von denen 31 535,15 km als Hauptbahnen und 10 790,03 km als Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben wurden. Für ganz Deutschland kamen bei einer Einwohnerzahl von 49 766 600 Seelen und einem Flächeninhalt von 540 504,42 qkm auf je 10 000 Einwohner 8,49 km und auf je 100 qkm Grundfläche 7,82 km normalspuriger Bahnen.

Zur Bewältigung des Verkehrs haben den Verwaltungen am Schlusse des Jahres 14 788 Lokomotiven mit 641 476 347 ℳ Beschaffungskosten, 27 512 Personenwagen mit 61 111 Achsen, 1 167 020 Sitz- bezw. Stehplätzen und 228 094 147 ℳ Beschaffungskosten, 299 283 Gepäck- und Güterwagen mit 608 530 Achsen, 3 122 883 t Ladegewicht und 876 305 678 ℳ Beschaffungskosten und 1 776 Postwagen mit 4 643 Achsen gedient. An Lokomotivkilometern wurden auf den Deutschen Bahnstrecken zurückgelegt 544 295 690, davon 358 237 414 Nutzkm, an Wagenachskilometern von den Wagen Deutscher und ausländischer Verwaltungen 13 224 723 788. Die Personenwagen leisteten hiervon 2 624 626 669, die Gepäckwagen 764 619 774, die Güterwagen 9 556 032 766 und die Postwagen 279 444 579 km.

Der Gesammt-Personenverkehr belief sich auf 464 012 850 Personen mit 11 679 049 979 Personenkm. Hiervon kamen, wie theils auf Grund genauer Aufzeichnungen, theils durch Schätzung ermittelt worden ist, auf die I. Klasse 2 245 487 Personen mit 202 074 766 Personenkm (1,73 %), auf die II. Klasse 47 486 076 Personen mit 1 837 996 062 Personenkm (15,71 %), auf die III. Klasse 284 629 397 Personen mit 5 740 300 255 Personenkm (49,15 %), auf die IV. Klasse 121 475 884 Personen mit 3 316 906 128 Personenkilometern (28,40 %) und auf Militärbeförderung 8 176 006 Personen mit 581 772 768 Personenkm (4,98 %).

Jede Person wurde durchschnittlich befördert in der I. Klasse 89,99 km, in der II. Klasse 38,71 km, in der III. Klasse 20,17 km, in der IV. Klasse 27,31 km, bei der Militärbeförderung 71,16 km. Die durchschnittliche Einnahme betrug bei der I. Klasse 7,11 ℳ auf 1 Person und 7,90 ₰ auf 1 Personenkm, bei der II. Klasse 1,95 ℳ auf 1 Person und 5,05 ₰ auf 1 Personenkilometer, bei der III. Klasse 0,61 ℳ auf 1 Person und 3,02 ₰ auf 1 Personenkm, bei der IV. Klasse 0,54 ℳ auf 1 Person und 1,98 ₰ auf 1 Personenkm und bei der Militärbeförderung 1,08 ℳ auf 1 Person und 1,52 ₰ auf 1 Personenkm. Im Gesammtdurchschnitt betrug die Einnahme 0,77 ℳ auf 1 Person und 3,05 ₰ auf 1 Personenkm.

An Gütern gegen Frachtberechnung wurden 228 976 758 t mit 23 144 339 685 tkm befördert, davon

768 900	t	Eilgut	mit	85 367 313	tkm	(0,37 %)
201 615 493	„	Frachtgut . .	„	20 806 401 129	„	(89,90 „)
390 598	„	Militärgut . . .	„	44 472 602	„	(0,19 „)
2 542 804	„	Vieh	„	339 284 805	„	(1,47 „) und
23 634 876	„	frachtpflichtiges Dienstgut	„	1 868 432 920	„	(8,07 „)

Ausserdem wurden 1 971 842 t Güter ohne Frachtberechnung mit 183 598 024 tkm (0,79 % der gesammten bewegten Güter) befördert.

Jede Tonne wurde durchschnittlich befördert beim Eilgut 111,03 km, beim Frachtgut 103,20 km, beim Militärgut 113,86 km, bei der Viehbeförderung 133,43 km, beim frachtpflichtigen Dienstgut 79,05 km und im Gesammtdurchschnitt sämmtlicher, einschl. der ohne Frachtberechnung beförderten Güter 101,01 km. Die durchschnittliche Einnahme betrug beim Eilgut 27,01 ℳ auf 1 t und 24,33 ₰ auf 1 tkm, beim Frachtgut 3,96 ℳ auf 1 t und 3,84 ₰ auf 1 tkm, beim Militärgut 8,94 ℳ auf 1 t und 7,85 ₰ auf 1 tkm, bei der Viehbeförderung 9,96 ℳ auf 1 t und 7,47 ₰ auf 1 tkm und beim frachtpflichtigen Dienstgut 1,52 ℳ auf 1 t und 1,92 ₰ auf 1 tkm. Im Gesammtdurchschnitt betrug die Einnahme 3,86 ℳ auf 1 t und 3,82 ₰ auf 1 tkm.

Die gesammten Bauaufwendungen beliefen sich auf 10 426 131 586 ℳ oder 247 048 ℳ auf 1 km Eigenthumslänge; das verwendete Anlagekapital der gegenwärtigen Besitzer stellt sich auf 10 664 970 222 ℳ oder 252 707 ℳ auf 1 km Eigenthumslänge.

Die gesammten Betriebseinnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie aus Nebenerträgen, jedoch ausschl. des Pachtzinses für die Ueberlassung von Bahnanlagen an andere Verwaltungen stellten sich auf 1 341 468 083 ℳ oder 31 712 ℳ auf 1 km Betriebslänge, die gesammten Betriebsausgaben ausschl. der Kosten für erhebliche Ergänzungen und des Pachtzinses auf 848 878 109 ℳ oder 20 067 ℳ auf 1 km Betriebslänge. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betrug unter Mitberücksichtigung des Pachtzinses und der Kosten für erhebliche Ergänzungen 471 403 849 ℳ oder 11 330 ℳ auf 1 km Eigenthumslänge oder 4,49 % des ver-

---

*) Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Band XII. Betriebsjahr 1891/92. Berlin. E. S. Mittler & Sohn. Preis 16 ℳ

Uebersichtliche Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik nebst erläuternden Bemerkungen und graphischen Darstellungen, bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Band XI. Betriebsjahr 1891/92. Berlin. E. S. Mittler & Sohn. Preis 3 ℳ

wendeten Anlagekapitals. Unter Hinzurechnung der Zuschüsse aus den Erneuerungs-, Reserve- usw. Fonds, sowie der Subventionen, Garantievorschüsse, Erträge aus dem Betriebe fremder Bahnen und des Ueberschusses aus dem Vorjahre, sowie nach Abzug der statutenmässigen Rücklagen in die Erneuerungs- und Reservefonds verblieb ein verfügbarer Ueberschuss von 475 417 299 ℳ.

An Beamten und Arbeitern wurden im Jahresdurchschnitt beschäftigt: a) bei der Betriebsverwaltung 360 057 Personen mit einer Besoldung von 432 048 010 ℳ, von denen auf die allgemeine Verwaltung 16 326 Personen mit 56 599 848 ℳ, auf die Bahnverwaltung 125 595 Personen mit 94 952 062 ℳ und auf die Transportverwaltung 218 136 Personen mit 280 496 100 ℳ entfallen, b) bei der Werkstättenverwaltung 63 154 Personen mit einer Besoldung von 69 698 874 ℳ.

Betriebsunfälle ereigneten sich im Berichtsjahre 3 789, nämlich 490 Entgleisungen, 336 Zusammenstösse und 2 963 sonstige Betriebsunfälle. Die Zahl der dabei verunglückten Personen belief sich auf 3 248, von denen 698 getödtet und 2 550 verletzt wurden. Unter den Verunglückten befanden sich 199 Reisende, von denen unverschuldet 8 getödtet und 81 verletzt und infolge eigener Unvorsichtigkeit 38 getödtet und 72 verletzt wurden. Von je 1 000 000 beförderten Reisenden wurden 0,10 Personen getödtet und 0,33 verletzt. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst verunglückten 2 622 Personen, davon durch Unfälle der Züge während der Fahrt 213, von denen 20 getödtet wurden und auf sonstige Weise 2 409, darunter 417 Todesfälle. Von anderen Personen wurden ohne eigenes Verschulden 10 getödtet und 46 verletzt, infolge eigener Unvorsichtigkeit 206 getödtet und 165 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 5 Personen getödtet und 614 verletzt. Bei Selbstmordversuchen wurden 177 Personen getödtet und 25 verletzt.

Die Gesammtlänge der am Schlusse des Betriebsjahres 1891/92 in Deutschland vorhandenen schmalspurigen Eisenbahnen betrug 1 155,22 km. Auf diesen leisteten 242 Lokomotiven 4 513 600 Nutzkm, 674 Personenwagen 24 317 631 Achskilometer und 4 858 Gepäck- und Güterwagen 39 496 488 Achskilometer. Von den beförderten Reisenden wurden 83 388 215 Personenkm und von den beförderten Gütern 43 191 552 tkm zurückgelegt. Das verwendete Anlagekapital der Schmalspurbahnen betrug 61 275 670 ℳ oder 54 175 ℳ auf 1 km. Einer Einnahme von 5 332 608 ℳ stand eine Ausgabe von 3 926 733 ℳ gegenüber, sodass sich ein Betriebsüberschuss von 1 405 875 ℳ oder 2,29 % des verwendeten Anlagekapitals ergab. Bei 83 auf den Schmalspurbahnen vorgekommenen Unfällen wurden 10 Personen getödtet und 26 verletzt.

Am Ende des Jahres 1891/92 waren ausserdem noch 4 560 Anschlussbahnen vorhanden, auf denen ein öffentlicher Verkehr nicht stattfand. Von denselben mündeten 4 302 mit 2 623,52 km Länge in normalspurige Eisenbahnen und 258 mit 109,81 km Länge in schmalspurige Eisenbahnen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 4,21 km lange Strecke Floh-Seligenthal-Kleinschmalkalden der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, welche Ende Oktober dieses Jahres dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2793 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 2795 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 2801 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 2835 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen alphabetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 18. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat Juli d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschl. Bayerns — im Monat Juli d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 7 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 13 Entgleisungen und 12 Zusammenstösse in Stationen und 174 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 203 Personen verunglückt, sowie 63 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 116 unerheblich beschädigt.

Von den beförderten Reisenden wurden 7 getödtet und 10 verletzt und zwar entfallen: 3 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, je 1 Tödtung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen sowie auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau, Bromberg und Magdeburg, 4 Verletzungen auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn, je 2 Verletzungen auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg, sowie je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und Köln (linksrh.).

Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 21 getödtet und 136 verletzt, von Postbeamten 1 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 9 getödtet und 19 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 28 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt.

Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34 468,20 km Betriebslänge und 1 005 903 067 geförderten Achskilometern) 196 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn, den Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 529,34 km Betriebslänge und 32 272 757 geförderten Achskilometern) 13 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Breslau-Warschauer Eisenbahn, der Altdamm-Colberger Eisenbahn und der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Betriebseröffnungen.

Preussische Staatsbahnen: Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. Oktober d. J. wird die z. Z. nur für den Güterverkehr eröffnete Schlussstrecke Unseburg-Förderstedt der Neubaustrecke Etgersleben-Förderstedt auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Sächsische Staatseisenbahnen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen wird die 9,79 km lange schmalspurige Neubaulinie Hetzdorf-Eppendorf — mit den Zwischenstationen Metzdorf (Haltepunkt), Lössnitzthal (Haltepunkt) und Hammer-Leubsdorf (Haltestelle) —, welche von der an der Bahnlinie Reitzenhain-Flöha zu errichtenden Haltestelle Hetzdorf abzweigt, voraussichtlich am 1. Dezember d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Die Endstation Eppendorf und die Haltestelle Hetzdorf werden für vollen Verkehr, die Haltestelle Hammer-Leubsdorf für den Personen- und beschränkten Güterverkehr eingerichtet, während die Haltepunkte Lössnitzthal und Metzdorf lediglich dem Personenverkehr dienen werden.

Georgs-Marienhütten-Eisenbahn. Die von dem Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein zu Osnabrück erworbene, 2 km lange Bahnlinie von Georgs-Marienhütte nach Oesede, welche bisher nur für eigene Transporte benutzt wurde, wird am 1. Oktober d. J. für den öffentlichen Güterverkehr eröffnet.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 22. d. Mts. wird der an der Bahnstrecke Berlin-Pasewalk belegene Haltepunkt Scheune für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Hannover. Mit dem 1. Oktober d. J. wird der 4,6 km von Wilhelmshöhe und 5,5 km von Guntershausen an der Strecke Cassel-Frankfurt a/M. neu hergestellte Haltepunkt Oberzwehren für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Eine Abfertigung von Reisegepäck

findet jedoch nur nach Oberzwehren statt, während in Oberzwehren selbst Gepäck nur zur nachträglichen Abfertigung angenommen wird.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Am 1. Oktober d. J. wird die Station Grossenbaum für die Abfertigung von Eilgütern eröffnet werden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. Oktober d. J. werden die beiden neuerrichteten Haltepunkte Vahldorf und Osterweddingen für den Personenverkehr eröffnet werden.

Eine formelle Gepäckabfertigung findet nur in der Richtung nach den neuen Haltepunkten statt. Das auf denselben zur Auflieferung gelangende Gepäck wird unabgefertigt mitgenommen und auf der Bestimmungsstation nachträglich abgefertigt.

Der Haltepunkt Vahldorf ist an der Bahnstrecke Magdeburg-Oebisfelde zwischen den Stationen Gross-Ammensleben und Neuhaldensleben, von ersterer Station 2,63 km und von letzterer Station 7,39 km entfernt, belegen.

Der Haltepunkt Osterweddingen liegt an der Bahnstrecke Magdeburg-Oschersleben zwischen den Stationen Dodendorf und Langenweddingen, von ersterer Station 2,53 km, von letzterer 3,05 km entfernt.

Bregthalbahn. Die bisher nur für den Wagenladungs-Verkehr eingerichtete Station Schönenbach ist am 1. August d. J. auch für den Stückgut-Verkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Bromberg. Vom 1. Oktober d. J. ab führt die an der Bahnstrecke Rogasen-Inowrazlaw gelegene Haltestelle Runowo die Bezeichnung „Kaisersaue“.

Vorarbeiten.

Der Firma R. Burchardt & Co. in Berlin ist die Genehmigung zur Vornahme der Vorarbeiten für eine Eisenbahn Glatz-Landeck-Seidenberg ertheilt worden.

Die genannte Firma stellt für den Fall der Ausführung des Baues die Bedingung, dass von den Interessenten die dem Staate angebotenen Beiträge zum Grunderwerb geleistet werden.

Ferner ist dem Kreisausschuss des Kreises Grimmen die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebenbahn von Greifswald über Grimmen nach Triebsees ertheilt worden.

Königsberg-Cranzer Eisenbahn.

Im Jahre 1892/93 erzielte die Gesellschaft eine Betriebseinnahme von 221 240 *M.*, welcher eine Betriebsausgabe von 109 075 *M.* gegenüberstand. Nach Abzug der Rücklagen in Höhe von 17 529 *M.* verblieb ein Reingewinn von 94 636 *M.*, von welchem Betrage 5,8 % Dividende an das 1 442 000 *M.* betragende Aktienkapital mit 83 636 *M.* zur Vertheilung gelangen.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Die Gesellschaft hat in dem mit dem 31. März 1893 beendeten Geschäftsjahre 140 454 Personen — der Cholera halber 31 090 Personen weniger — und 44 699 t Güter — 10 083 t mehr als im Vorjahre — befördert. Die Gesammteinnahme betrug 196 289 *M.* (189 025 *M.* im Vorjahre); die Betriebsausgaben erforderten 116 630 (129 366) *M.*; es verblieb somit ein Betriebsüberschuss von 79 659 (59 659) *M.* Davon wurden 4,5 % rückständige Dividende auf 402 000 *M.* Prioritäts-Stammaktien Lit. A für 1891/92 = 18 090 „, 4,5 % Dividende auf 402 000 *M.* Prioritäts-Stammaktien Lit. A für 1892/93 = 18 090 *M.*, 5 % Dividende auf 478 000 *M.* Prioritäts-Stammaktien Lit. B für 1892/93 = 21 900 *M.*, 3 % Dividende auf 360 000 *M.* Stammaktien für 1892/93 = 10 800 *M.* an die Ationäre vertheilt.

Kreis Oldenburger Eisenbahn.

Nach dem Jahresberichte für 1892/93 erreichten die Einnahmen die Höhe von 112 548 *M.* gegen 109 284 *M.* im Vorjahre. Die Ausgaben betrugen 70 331 (76 550) „. Es ergibt sich somit für 1892/93 ein Ueberschuss von 42 217 *M.* Hiervon ist zu bestreiten eine Rücklage in den Erneuerungsfonds mit 980 „ und ein aus dem Vorjahre übernommener Restbetrag von 200 *M.*, so dass 41 437 *M.* zur Vertheilung übrig bleiben, was eine Dividende von 3,2 % oder 16 *M.* für die Aktie ausmacht.

Mecklenburgische Südbahn.

In der am 9. d. Mts. zu Malchow abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung fand eine abermalige Berathung und Beschlussfassung der in der nicht beschlussfähigen Versammlung vom 30. Juni d. J. unerledigt gebliebenen Tagesordnung statt, deren einziger Gegenstand die „Fusion der Parchim-Ludwigsluster und der Mecklenburgischen Südbahn bezw. Verstaatlichung der letzteren“ war. Bei dem bestimmten Widerspruch, welchen die Grossherzogliche Landesregierung dem Fusionsplan entgegengesetzt hatte, beschloss man, zunächst nur über die Verstaatlichung zu verhandeln. Die Regierung bietet jetzt den Prioritäts-Stammaktien 55 %, den Aktien Littera A 50 % des Nennbetrages in Mecklenburgischen 3,5 % Konsols mit Verzinsung vom Januar dieses Jahres ab, während die der Regierung gehörigen Aktien Littera B ganz ausfallen. Vertreten waren 3 581 Prioritäts-Stammaktien. 1 835 Aktien Littera A und 2 556 Aktien Littera B. In der gemeinschaftlichen Abstimmung aller Aktionäre, bei welcher der Regierungsbevollmächtigte für die Aktien Littera B der Stimme sich enthielt, wurde das Anerbieten der Regierung mit 4 510 gegen 906 Stimmen angenommen. Darauf nahmen die Inhaber der Prioritäts-Stammaktien, welche wegen der bedungenen Aufgabe ihres Rechts auf vorzugsweise Befriedigung aus dem Gesellschaftsvermögen getrennt noch einmal zu beschliessen hatten, das Angebot einstimmig an. Aber auch die Inhaber der Aktien Littera A in ihrer Mehrheit beanspruchten trotz des Widerstands der übrigen Aktionäre das Recht auf eine gesonderte Abstimmung. Unter Vorbehalt der Erledigung dieser Streitfrage im Rechtswege wurde zu einer solchen Sonderversammlung geschritten. Nachdem bei verschiedenen Vorabstimmungen ungefähr die Hälfte der Inhaber der Aktien Littera A für Annahme der Verkaufsofferte sich entschieden hatte, wurde schliesslich nach mehrstündiger Verhandlung mit 1 596 gegen 238 Stimmen beschlossen, dem Angebot unter der Voraussetzung zuzustimmen, dass der den Littera A-Aktien bis Anfang des Jahres 1900 zustehende Anspruch auf eine Jahresdividende von 3 % neben dem bisher gebotenen Kaufpreise berücksichtigt werde und wurde der Aufsichtsrath ermächtigt, solche Berücksichtigung nach näherer Instruktion durch Verhandlung mit der Regierung zu erwirken, widrigenfalls der Verkauf zu unterbleiben habe. Die Vertreter der Prioritäts-Stammaktien, obgleich sie den Anspruch der Littera A-Aktien auf solche Berücksichtigung ebenso unbegründet hielten, wie überhaupt die gesonderte Beschlussfassung der Inhaber dieser Aktien, erklärten darauf, dass sie gegen die Verwirklichung der beanspruchten Berücksichtigung Widerspruch nicht erheben wollten. Schliesslich wurde noch der Aufsichtsrath ermächtigt, in Nebenpunkten etwa nöthig werdende Modifikationen der Vertragsentwürfe namens der Gesellschaft vorzunehmen.

Berlin-Eydtkuhnen.

Vom 20. d. Mts. ab werden in die Nachtschnellzüge 3 und 4 der Strecke Berlin-Eydtkuhnen und umgekehrt für den Verkehr I./II. Klasse Durchgangswagen eingestellt, welche durch bedeckte Uebergänge mit einander verbunden und mit nummerirten Plätzen versehen sind. Die Benutzung dieser Wagen, welche für gewöhnlich den Verkehr I./II. Klasse allein bedienen, ist nur gegen Lösung besonderer Platzkarten, ausser den eigentlichen Fahrkarten, zulässig. Der Preis einer Platzkarte beträgt für die I. und II. Wagenklasse 2 *M.* Kinder, welche Fahrkarten lösen müssen, haben die volle Platzgebühr zu zahlen. Um den Reisenden die Möglichkeit zu bieten, sich einen bestimmten von ihnen näher zu bezeichnenden Platz zu sichern, findet ein Vorverkauf der Platzkarten statt:

1. in Berlin für den Zug 3
   a) im internationalen Reisebüreau, Unter den Linden 69, Tags vorher,
   b) in der Fahrkarten-Ausgabestelle auf Bahnhof Friedrichstrasse am Reisetage bis eine Stunde vor Abgang des Zuges,
2. in Eydtkuhnen für den Zug 4 eine Stunde vor Abgang des Zuges.

Auf den Zwischenstationen sind für beide Züge die Platzkarten bei einem Zugbeamten zu lösen.

Durch das Belegen eines nummerirten Platzes wird ein Anspruch auf denselben nicht erworben.

Absperrung der Bahnsteige.

Vom 1. Oktober d. J. ab wird die im Berliner Vorortverkehr seit 2 Jahren zum Zwecke der Fahrkartenkontrole bestehende Einrichtung der Bahnsteigabsperrung auf weitere Strecken ausgedehnt. Die Absperrung umfasst sämmtliche an den Strecken Berlin-Halle-Bebra-Frankfurt a/M. und Bebra-Guntershausen (Cassel), Berlin-Stendal / Magdeburg-Braunschweig-Lehrte-Hamm-Düsseldorf-Köln, (Magdeburg) Zerbst-Bitterfeld-Leipzig, Leipzig-Corbetha und Leipzig-Eilenburg belegenen Stationen. Die Hauptprüfung der Fahrtausweise auf ihre Gültigkeit, sowie die Durchlochung und die Abnahme derselben wird an den Ein- und Ausgängen der Stationen durch besondere Beamte vorgenommen, so dass an den Zügen durch das Zugpersonal nur noch eine Nachprüfung der Fahrtausweise stattfindet.

Behufs Ausführung des neuen Kontrolverfahrens werden auf den Stationen der genannten Linien theils die Bahnsteige allein, theils die Bahnsteige und die Wartesäle dem allgemeinen Verkehr des Publikums entzogen und lediglich der Benutzung durch das reisende Publikum vorbehalten. Dementsprechend sind entweder die Bahnsteige allein oder die Bahnsteige und die Wartesäle gegen die übrigen, im freien Verkehr verblei-

benden Theile der Station abgesperrt. Der Eintritt in den abgesperrten Theil und der Austritt aus demselben ist zunächst nur den mit einem gültigen Fahrtausweis versehenen oder sonst zum Betreten des Innern der Stationen berechtigten Personen gestattet.

Um jedoch auch Nichtreisenden, Personen, welche entweder Reisende zu den Zügen begleiten oder von den Zügen abholen wollen usw., den Zugang zu dem abgesperrten Theile der Stationen zu ermöglichen, werden Bahnsteigkarten zum Preise von 10 ₰ ausgegeben, welche zum einmaligen Betreten des Innern der Stationen berechtigen. Dabei wird die Kontrole in der Weise vorgenommen, dass an den Eingängen die Fahrtausweise der zugehenden Reisenden und die Bahnsteigkarten der in die Station eintretenden Personen geprüft und durchlocht oder sonst entwerthet werden, während an den Ausgängen die Fahrtausweise der angekommenen Reisenden und die Bahnsteigkarten der aus der Station austretenden Personen nochmals geprüft, die Bahnsteigkarten und diejenigen Fahrtausweise, deren Gültigkeit abgelaufen ist, abgenommen und diejenigen Fahrtausweise, deren Gültigkeit noch nicht abgelaufen ist, den Reisenden zurückgegeben werden. Wer am Ausgange keinen oder keinen gültigen Fahrtausweis, keine oder keine gültige vorschriftsmässig entwerthete Bahnsteigkarte vorzeigen oder sich sonst in gültiger Weise ausweisen kann, wird zum Austritt aus der Station nicht zugelassen und wie ein Reisender, welcher ohne gültigen Fahrtausweis betroffen ist, nach den für diesen Fall erlassenen Bestimmungen behandelt.

Im übrigen erwachsen den Reisenden durch das neue Verfahren keinerlei Beschränkungen. Namentlich vollzieht sich auf den Uebergangsstationen der Uebergang von einer Linie auf die andere wie bisher und bleibt es den Uebergangsreisenden auch auf denjenigen Stationen, auf welchen die Wartesäle gegen die Bahnsteige abgesperrt sind, wie bisher gestattet, von den Bahnsteigen unmittelbar in die Wartesäle einzutreten, um den Anschluss abzuwarten; es bedarf hierzu nur der Vorzeigung des Fahrtausweises an den am Eingang in die Wartesäle usw. stehenden Beamten. Das Gleiche gilt auch für Reisende, welche unterwegs auf Zwischenstationen in die Wartesäle oder Schalterhallen wollen, um entweder eine Erfrischung zu sich zu nehmen oder eine Depesche aufzugeben oder dergleichen; auch diesen ist der Eintritt unmittelbar von den Bahnsteigen aus gestattet, nur bedarf es, sobald dabei der abgesperrte Theil der Station verlassen werden muss, der jedesmaligen Vorzeigung des Fahrtausweises an den betreffenden Beamten.

Mit der Einführung des neuen Kontrolverfahrens wird hauptsächlich bezweckt, das Begehen der Wagentrittbretter durch die Schaffner während der Fahrt behufs Vornahme der Kontrole der Fahrtausweise entbehrlich zu machen und so den vielen bedauerlichen Unfällen vorzubeugen, welche dem Zugpersonal durch Abstürzen von den Trittbrettern zustossen.

Berliner elektrische Hochbahn.

Mit dem Bau der elektrischen Hochbahn im Süden der Stadt soll der „Nat.-Ztg." zufolge im nächsten Frühjahr begonnen werden. Es soll auch eine allseitig befriedigende Lösung gefunden sein, um die Bahn, wie ursprünglich geplant, über den Wittenbergplatz bis in die unmittelbare Nähe des Stadtbahnhofs Zoologischer Garten zu führen.

Weltausstellung in Chicago.

Die staatlichen Eisenbahnverwaltungen haben sich bereit erklärt, die in der Deutschen Abtheilung der Weltausstellung in Chicago befindlichen Ausstellungsgegenstände von den Ausschiffungshäfen nach ihrem früheren Ausgangsorte auf den ihnen unterstellten Bahnen zur Hälfte der tarifmässigen Fracht zurückzubefördern, wenn den Frachtbriefen ein von dem Reichskommissar ausgestellter Rücksendungsnachweis beigefügt und in den Frachtbriefen vermerkt ist, dass die damit aufgegebenen Sendungen durchweg aus Ausstellungsgütern bestehen.

Aus Russland.

Umbau der Eisenbahn-Güterwagen.

Wir haben schon Gelegenheit gehabt, mitzutheilen, dass die Bahnen Russlands mit grossem Eifer die Güterwagen, welche bisher 610 Pud (10 000 kg) Tragfähigkeit besassen, in solche von 750 Pud (rund 12 300 kg) Tragfähigkeit umbauen. Da nun in Russland ein Wagenaustausch auf den Uebergabestationen von Wagen gegen Wagen stattfindet, so sind vielfach Differenzen darüber entstanden, wie viel bei einem Austausch eines Wagens von 750 Pud Tragfähigkeit gegen einen solchen von 610 Pud die Eigenthumsbahn des ersteren als Entschädigung erhalten soll. Der Minister der Verkehrsanstalten hat nunmehr festgestellt, dass in einem solchen Falle eine Zuzahlung von 25 Kop. für jeden im Austausch übergebenen Wagen und Tag von 610 Pud zu erfolgen habe.

Bestimmungen über Leistung der Eisenbahnen bei Mobilisirung.

Das „Amtsblatt des Ministeriums der Verkehrsanstalten" publizirt gegenwärtig eine Vereinbarung des Verkehrsministers und des Ministers des Innern d. d. 6. März 1893 sub Nr. 480, welche ganz genaue Regeln darüber enthält, welche Lasten die Landschaft zu tragen und welche Leistungen die Eisenbahnen im Falle einer Mobilisation der Armee zu erfüllen haben. Die Vereinbarung bezieht sich namentlich auf die Beförderung der Reservisten und deren Bagage und enthält bezüglich der Zahlung, der Ausstellung der erforderlichen Requisitionen seitens des Landschaftsamtes, der zu benutzenden Wagen, der schliesslichen Abrechnung zwischen den transportirenden Eisenbahnen und dem Landschaftsamte usw. sehr genaue und ausführliche Bestimmungen.

Gebühren bei Kohlen- und Erzsendungen aus dem Donezgebiete.

Ohne dass eine Motivirung gegeben wird, finden wir im „Amtsblatt des Ministeriums der Verkehrsanstalten" einen Kaiserlichen Befehl, welcher die Kursk-Charkow-Asow, Donez und Jekatherinenbahn ermächtigt, von jeder Sendung Kohlen oder Erzen im Gewicht von 600 Pud, welche aus dem Donezgebiete ausgeführt wird, folgende Zahlungen beizutreiben, welche zur Deckung der Bedürfnisse der Bergbauindustrie verwendet werden sollen und zwar sollen erhoben werden:

1. in der Zeit vom 1. Januar 1893 bis zum 1. Januar 1895 14 Kop. für jede Sendung von 600 Pud von allen Erzsendungen, welche abgefertigt werden von Josowka, Kamenka, Alexandrowsk und von den Sendungen der Kriworoggschen Eisenerze;
2. im Laufe des Jahres 1893 ausserdem von jeder Wagenladung Kohlen von 600 Pud des Donezgebietes 30 Kop., sofern dieselben abgefertigt worden ist an die Station Rudnitschnaja und je 15 Kop., falls die Kohlen von den Stationen Charzysskaja, Chanschenkowskaja, Jusowo (mit Ausschluss der Neurussischen Gesellschaft), Jassinowakaja, Krinitschnaja, Schtscheglowka und Muchketow abgefertigt werden.

Dieses Geld soll verwendet werden zur Bildung eines Kapitals zur Erbauung von Kasernen und anderen Bauten für das Militär.

Bestimmungen, betreffend Verspätung der Personenzüge.

Eine Cirkularvorschrift des Eisenbahndepartements, d. d. 20. März 1893 Nr. 6707, schreibt den sämmtlichen Bahnen Russlands vor, dass in Zukunft die Personenzüge (mit Ausnahme der Kurierzüge) auf den Kreuzungsstationen nicht länger als 30 Minuten auf die Anschlusszüge warten dürfen. Ausserdem aber sind die Bahnen verpflichtet, sobald die Personenzüge sich verspätet haben, der nächsten Kreuzungsstation telegraphische Mittheilung hierüber zugehen zu lassen.

Tarifermässigungen für Getreidetransporte.

Russland macht nicht unerhebliche Anstrengungen, um die ungünstige Situation, in welche die Landwirthschaft und ebenso auch der Absatz der Waldprodukte an Holz durch den Zollkrieg mit Deutschland gerathen ist, durch Verbilligung der Transportkosten möglichst auszugleichen, indem durch diese Maassregeln den Produkten die Benutzung der Eisenbahnen auf grösseren Strecken, zur Erreichung neuer Absatzgebiete, ermöglicht wird. So können wir noch nachträglich berichten, dass mit dem 11. August d. J. ermässigte Getreidetarife für den Transport Russischen Getreides im Verkehr mit den Oesterreichischen und Rumänischen Bahnen in Kraft getreten sind. Die Tarifsätze von allen Russischen Eisenbahnstationen bis zu den Transitstationen: Graniza, Radsiwilow, Wolotschisk, Ungeni, Reni und Nowoselitzi betragen bis 120 Werst 25 Kop. pro Wagen (von 610 Pud) und Werst; von 121 bis 1 537 Werst wird der Zahlung für 120 Werst (30 R.) pro Wagen und Werst 4,5 Kop. zugeschlagen, bei mehr als 1 537 Werst wird pro Wagen und Werst 6,1 Kop. erhoben, d. h. $^{1}/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst auf der ganzen Strecke.

Die neuen Tarifsätze erstrecken sich auf Getreide in Korn, Mehl, Grütze, Malz, gedörrtes Hafermehl, aber nicht auf Oelsamen und Abfälle der Müllerei und Oelproduktion, da letztere Ortikel nach Deutschland und den sonstigen Hauptcentren des Konsums zollfrei eingeführt werden können.

Die neuen Tarife bedeuten eine grosse Herabsetzung der Frachtsätze nach den Oesterreichischen und Rumänischen Grenzpunkten, wie folgende Zusammenstellung zeigt:

Es ist zu zahlen für:

Werst	nach der allgemeinen Tarifformel		nach der herabgesetzten Tarifformel.	
	R.	Kop.	R.	Kop.
400 . .	64	80	42	60
500 . .	73	80	47	10
750 . .	96	30	58	35
1 000 . .	118	—	69	60
1 250 . .	130	50	80	85
1 500 . .	143	—	92	10

Die Tarifherabsetzungen, die bis zu 50 R. pro Wagen oder 8—9 Kop. pro Pud gehen, müssen natürlich für den Russischen Getreideabsatz die wohlthätigste Wirkung haben. Es kommt hinzu, dass auch die Oesterreichischen Bahnen in nicht unbedeutende Tarifherabsetzungen für den Transit Russischen Getreides nach der Schweiz, Frankreich und Italien eingewilligt haben, ferner das Russische Getreide von den Ergänzungsgebühren für Ein- und Ausladung und Ueberführung auf den Verbindungslinien befreien und für die nächste Zukunft noch weitere Ermässigungen in Aussicht stellen, so dass das Russische Getreide damit die besten Chancen hat, jetzt andere Handelswege einzuschlagen, als den bisherigen Weg nach Deutschland. Ferner hat der Finanzminister angeordnet, dass die nachfolgenden ermässigten Frachtsätze für den Transport von Holz einzutreten haben, und zwar motivirt der „Regierungsanzeiger“ die Maassregel wie folgt:

Die plötzliche Erhöhung der Deutschen Zölle auf die Mehrzahl der Russischen Exportwaaren um 50 % der früheren Monopolzölle berührt u. A. auch Bauhölzer, deren Ausfuhr nach Deutschland beinahe 40 % unseres Gesammtexportes beträgt. Die hohe Erhöhung des Zolles traf die Waarentransporte unterwegs, während sie die westlichen Wasserstrassensysteme passirten, wo die Konzentration der kleineren Flosstransporte in der üblichen Weise erfolgt. An den dortigen Anlegestätten wird nun das Holz an ausländische Kommissionäre verkauft und zu Wasser nach Danzig, Königsberg, Memel, Tilsit u. a. m. befördert. Das Fällen von Bauholz im vergangenen Winter, sowie das Anmiethen kleiner Flösse für die Frühjahrstransporte erfolgte somit zu einer Zeit, da noch der Russisch-Deutsche Zolltarif per 1000 kg 20 ₰ für unbearbeitetes Holz oder 1,011 Kop. Metall pro Pud berechnete, während derzeit der Zoll 1,517 Kop. beträgt. Unter solchen Umständen erscheint es sehr wesentlich im Interesse der Forstindustrie, ihr die eine oder die andere Vergünstigung einzuräumen, um ihr die Möglichkeit zu gewähren, das Holz an andere Punkte zu richten, so zwar, dass die Transportkosten diejenigen nicht überschreiten, welche von den Industriellen früher in Berechnung genommen waren. Eine solche Maassregel besteht nun in einer ausserordentlichen Ermässigung des Bahnfrachttarifes. Solche ermässigte Tarife, zu $1/_{120}$ Kop. per Pudwerst berechnet, werden denn auch vom 7. August d. J. für Strecken zwischen den sämmtlichen Hauptanlegestätten der westlichen Wasserstrassenbassins und Riga bezw. Liebau eingeführt.

Ob Holz trotz der so sehr herabgesetzten Eisenbahn-Transportkosten die Mehrkosten gegenüber dem Wasserwege zu tragen im Stande sein wird, bleibt aber noch dahingestellt. Der Holzhandel Russlands, soweit er bisher auf die wenigen Wasserwege an der Westgrenze des Reiches angewiesen war und wohl auch trotz der Ermässigungen noch gegenwärtig ist, wird durch den Konflikt mit Deutschland ganz brach gelegt.

Aus Grossbritannien.

Die Aktionäre des Manchester Seekanals

können mit dem Abschluss für das erste Halbjahr 1893 zufriedener sein, als mit den früheren. Wie der „Engineering“ berichtet, ist durch Schiedsspruch den Nordwest- und Westbahnen als Entschädigung für die Verlegung ihrer Linien, die über den Kanal geführt sind, nur ein Viertel der beanspruchten Summen zuerkannt worden. Verlangt waren 9 Millionen Mark, zugesprochen sind den Gesellschaften wenig über 2 Millionen Mark, wozu freilich noch eine halbe Million Mark Unkosten kommen.

Die Arbeiten sind im vergangenen halben Jahre infolge des trockenen Wetters gut von statten gegangen. Der Runcornabschnitt, der die grössten baulichen Schwierigkeiten bot und daher von den Ingenieuren in der Hand behalten wurde, anstatt den Unternehmern übergeben zu werden, ist so gut wie fertig, so dass man hofft, in 6 Monaten die Schifffahrt bis Manchester eröffnen zu können. Der Sekretär des Auswärtigen, Lord Rosebery, ist gebeten worden, überall im Auslande hiervon Mittheilung zu machen, damit die eingehenden Waaren zu rechter Zeit nach Manchester, statt nach Liverpool, verschifft werden. Der Abschnitt bis Saltport, 17 km, ist seit einiger Zeit vollständig eröffnet. Während des verflossenen Halbjahres wurden 708 169 t Gut über die eröffneten Kanalstrecken geführt gegenüber 423 579 t im gleichen Zeitraum 1892. Saltport ist bereits ein wichtiger Hafen geworden; Transporte von Waaren, die Manchester angehen, werden bereits im Austausch mit London und Glasgow von und nach Saltport befördert. Eines der Frachtschiffe beförderte 4 000 t Gut bei 6,4 m Tiefgang; die Tiefe bei der Einfahrt zu Eastham ist hiernach ausreichend. Unter dem beförderten Gut befanden sich 48 132 t zollpflichtige Waaren, das übrige waren Kanalbaumaterialien; die Transporte waren ausreichend, um die Betriebskosten zu decken und noch einen Ueberschuss zu lassen. Am Kanal entlang werden jetzt Niederlassungen errichtet. Im Mode Wheel Dock in Manchester befindet sich ein 91 m langes und 21 m breites Schwimmdock. Trockendocks befinden sich im Bau, während 10 Bagger mit Grabarbeiten beschäftigt sind. Die Geldfrage ist geregelt, die Korporation von Manchester hat die noch erforderlichen Mittel bereitgestellt; sie hat jetzt 90 Millionen Mark für das Unternehmen dargeliehen. Die Kosten sind im verflossenen Jahre innerhalb des Anschlags geblieben. Die entbehrlich werdenden Maschinen usw. werden zu guten Preisen verkauft. — Die Beziehungen zwischen der Korporation von Manchester und den Direktoren der Gesellschaft sind jetzt gute.

Während die Bauarbeiten rüstig der Vollendung entgegengehen, sind die Direktoren eifrig bemüht, Verkehr heranzuziehen. Beim Verkauf überflüssigen Geländes verfahren sie so, dass sie der Anlage von industriellen Unternehmungen Vorschub leisten. So werden bei Ellesmere Port eine grosse Sägemühle und Schiffsreparaturwerke, zu Irlam eine Seifensiederei, zu Mode Wheel Niederlagen für gefrorenes Fleisch, von Seiten der Manchester und Salfordkorporation grosse Schlachthäuser gebaut usw. Die Privatunternehmung ist ferner zur Anlage von Waarenhäusern geneigt. Man hat den Bau von Transportschiffen mit einem Gehalt von 1200—1 500 t ins Auge gefasst, die namentlich auch im Verkehr mit den abzweigenden Binnenkanälen grosse Vortheile gewähren. Die technischen Verhältnisse des Kanals werden als durchaus auskömmliche angesehen und dem Ingenieur des Werkes, Leader Williams, wird hierfür und für die Güte der Bauausführung gebührendes Lob gespendet.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Haftpflicht. Hört die Entschädigungsrente der Wittwe mit ihrer Wiederverheirathung auf?** § 7 Reichs-Haftpflichtgesetz. Aus den Entscheidungsgründen: „Durch eine Wiederverheirathung würde der klagenden Wittwe ihr Anspruch auf die Haftpflichtrente nicht ohne weiteres verloren gehen; es kann daher nicht als gerechtfertigt angesehen werden, ihr gegenwärtig die Rente nur bis zur etwaigen Wiederverheirathung zuzusprechen. Vielmehr wird es erst in dem Falle, dass sie sich wieder verheirathet, zur Erörterung kommen können, welchen Einfluss dieser Umstand auf die Verpflichtung des Beklagten, ihr wegen des fraglichen Unfalles Entschädigung zu leisten, ausübe. Es ist Sache des Beklagten, dann nach § 7 des Reichs-Haftpflichtgesetzes auf die Aufhebung oder Minderung der Rente zu klagen.“ (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 5. Dezember 1892; Rep. 199/92; Seuffert's Archiv, N. F. Bd. 48 S. 419 f.)

v. O. **Benutzung der Eisenbahn mit einem Packet Dynamit.** Der Angeklagte hat mit einem Packet Dynamit die Eisenbahn benutzt und ist wegen Uebertretung des § 48 A Nr. 3 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1884 auf Grund des § 9 Abs. 2 des citirten Gesetzes verurtheilt worden. Die Revision ist verworfen aus folgenden Gründen: „Die Annahme, dass die vorgedachte Reglementsbestimmung auch eine polizeiliche Bestimmung im Sinne des § 9 des Gesetzes vom 9. Juni 1884 darstellt, ist nicht bedenkenfrei. Eine weitere Erörterung aber, ob diese Bedenken durchgreifen, kann unterbleiben, da jedenfalls der § 62 des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885 (jetzt § 62 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 in Verbindung mit § 29 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 als eine polizeiliche Bestimmung im Sinne des § 9 a. a. O. sich kennzeichnet.“ (Erk. des I. Senats des Reichsgerichts vom 15. Mai 1893; R. 1357/93; Juristisches Wochenblatt 1893 S. 337.)

Bücherschau.

Musterstätten persönlicher Fürsorge von Arbeitgebern für ihre Geschäftsangehörigen. Band II: Die erwachsenen Arbeiter. Von Dr. Jul. Post, Geheimer Regierungs- und vortragender Rath im Ministerium für Handel und Gewerbe in Berlin und Dr. H. Albrecht in Gross-Lichterfelde. Mit 145 Abbildungen. Berlin, Robert Oppenheim (Gustav Schmidt). 1893.

Der vorliegende Band behandelt eines der wichtigsten Gebiete des sozialen Nothstandes, die Arbeiterfrage. Es ist darin gezeigt, wie zur Steuerung der Noth beigetragen werden könne; es werden bestimmte Vorschläge gemacht, wie das Uebel der Unzufriedenheit der arbeitenden Klassen mit ihrem Loose, zwar nicht mit einem Schlage, aber doch nach und nach gemildert werden könne. Das Werk will durch die „Schilderung von Oasen auf die grosse Wüste hinweisen und dadurch einen Beitrag zur Anbahnung eines Erziehungsprozesses liefern.“ „Allerdings nicht ein solcher, einseitig sich richtend gegen den Arbeitgeber, sondern ein solcher ebenso nothwendig auch für die Arbeiter. Wenn es bei jenen gilt, den Egoismus aus allen Schlupfwinkeln zu treiben und als Herrschsucht zu bekämpfen, so sind bei diesem Stumpfsinn und Misstrauen, Neid und Begehrlichkeit die Gegner, welche vor allem Widerstand leisten.“ Denn „körperliche Erschlaffung und sittliche Zerrüttung der oberen Klassen durch Ueberkultur, intellektuelle Roheit und mangelnde moralische Zucht der unteren durch Unkultur, sind die Züge einer Gesellschaft, welche durch falsche Arbeitstheilung und überspannte Klassengegensätze zu Grunde zu gehen droht.“ Und weiter wird als innerster Kern des sozialen Kampfes bezeichnet, dass „eine Klasse, welche in der herrschenden Gesellschaftsordnung nur als Mittel und Objekt der Kultur erscheint, nunmehr Theilhaber an den Errungenschaften der Kultur und Mitsubjekt der Kulturentwickelung werden will.“

Zweck und Ziel der Arbeiterfrage sind aus diesen der „Einführung“ entlehnten Sätzen klar zu entnehmen, die im übrigen in dem Buche noch eine weitere vielseitige Beleuchtung erfahren, namentlich durch die darin vorgetragenen Anschauungen maassgebender Personen, denen eine genaue Kenntniss der Arbeiterverhältnisse wohl beigemessen werden darf. Es fragt sich, ob man dem Uebel durch Anbahnung patriarchalischen Einvernehmens der Arbeitgeber mit den Arbeitern steuern könne. Dr. Jul. Post schliesst sich Schmoller an, der in diesem Sinne sagt, dass es „keine grossen sozialen Organe geben könne ohne sittliche Gemeinschaft der Betheiligten“ und sagt, dass die Industriellen finden werden, dass es besser wird, sobald eine grosse Zahl derselben den Arbeitern näher tritt, mit ihnen die Arbeitsordnung und Wohlfahrtseinrichtungen beräth, sie an der Leitung derselben betheiligt und erkennt, welch' guter Kern noch in den Arbeitern steckt, wie leicht es ist, mit ihnen sich zu verständigen und ein gemeinschaftliches Arbeitsprogramm zu finden. Und hierzu soll das Buch eine Art Rezept liefern, wenn auch keineswegs ein Universalrezept.

Die möglichen Mittel sind in einer Reihe verschiedener Einrichtungen und in der Fürsorge für eine Anzahl von Dingen zu erblicken, die mit dem persönlichen Wohl und Wehe der Arbeiter aufs innigste zusammenhängen und diesen Angelegenheiten im allgemeinen ist der erste Theil: „Patriarchalische Beziehungen in der Grossindustrie“ gewidmet. Zunächst ist auf das erspriessliche Wirken sogen. Arbeiterausschüsse viel zu geben. „Ein Ehrenrath der Arbeiter, aus unbeeinflusster Wahl derselben hervorgegangen; Richter, Wächter und Diener des Gesetzes zu gleicher Zeit; eine durch das Vertrauensvotum der Arbeiter geschaffene, von dem Vertrauen des Arbeitgebers getragene Verbindung zwischen beiden; ein mitberathendes und mitwirkendes Organ bei allen das Wohl des Arbeiters betreffenden Fragen — —.“ Eine der Hauptaufgaben der Arbeiterausschüsse ist ihre, nunmehr auch im Gesetz vorgesehene Mitwirkung bei dem Erlass der Arbeitsordnung, welche darstellen soll eine „bestimmte und klare Kundgebung der Bedingungen des Arbeitsvertrages, aus der jeder Arbeiter sich über seine Rechte und Pflichten zu jeder Zeit unterrichten kann, die zahlreichen Streitigkeiten, welche erfahrungsgemäss aus der Unvollständigkeit und Unklarheit der Arbeitsverträge entstehen, abschneidet und soweit zur Erhaltung friedlichen Verhältnisses zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer beizutragen geeignet ist“ und welche „die sittliche Verantwortung der Arbeitgeber gegenüber ihren Arbeitern zum Ausdruck bringen soll.“

Es fragt sich ferner, ob und inwieweit die Lohnverhältnisse im Sinne einer erspriesslichen Regelung der Arbeiterfrage etwa zu reformiren sein würden. In diesem Sinne ist man sogar so weit gegangen, die Gewinnbetheiligung als die ganze Lösung der sozialen Frage zu bezeichnen. Sie steht im Grunde auf demselben Boden wie die ganze Genossenschaftsbewegung, wie die Einführung von Arbeiterausschüssen in den einzelnen Geschäften, wie die Durchführung so vieler Wohlfahrtseinrichtungen. In Deutschland liegt das Verfahren noch in den Anfängen, dank der sozialdemokratischen Agitation und der „die Gemüther der Besitzenden beherrschenden sozialpolitischen Gesetzgebung“. Die Wohlfahrtspflege im engeren Sinne durch Kassen, Konsumvereine usw. spielt neben dem Verfahren eine grosse Rolle. Prämien und Akkordlöhne stacheln im Gegensatz zur vertragsmässigen Gewinnbetheiligung das Sonderinteresse des Arbeiters in besonderem Maasse an, erinnern ihn anderseits weniger an die Interessengemeinschaft zwischen ihm und dem Arbeitgeber.

Die in das weitumfassende Gebiet der Gewerbehygiene fallenden Maassnahmen der Unfallverhütung und der Fernhaltung gesundheitsschädlicher Einflüsse finden weder von Seiten der Arbeiter noch der Arbeitgeber die richtige Würdigung, weder vom rein physiologischen, noch vom sittlichen Standpunkt. Gerade im letztgenannten Punkt häufen sich die Beispiele arger Vernachlässigungen. Der Trennung der Ankleide-, Waschräume für männliche und weibliche Arbeiter, der Förderung der Reinlichkeit durch Bäder und andere Maassnahmen sollte die Fürsorge in weiterem Maasse zugelenkt werden, als es thatsächlich geschieht. Die Unfallverhütung ist, dank der neueren sozialpolitischen Gesetzgebung, im wesentlichen den Wohlfahrtseinrichtungen entrückt, mit Ausnahme der ersten Hilfe nach eingetretenem Unfall.

Ebenso oft wie die Nothstandsfrage in Bezug auf die Wohnungen der Arbeiter selbst, eine Frage, die vielseitig zu recht düsteren Betrachtungen Anlass gegeben hat, sind auch die Mittel der Abhilfe in den jüngsten Tagen erörtert worden. Die Angelegenheit selbst ist ebenso vielseitig, wie die Meinungen darüber. „Zum Glück ist es, neben dem tausendfachen Elend, nicht so schwer, von warmherzigen Arbeitgebern zu erzählen, welche die Frage am richtigen Ende angegriffen haben. Wenn die Mehrzahl der Arbeiter imstande wäre, sich aus eigener Kraft ein eigenes Heim zu schaffen — und, wie hinzugesetzt werden muss, sich auch zu erhalten —, dann hätten wir keine soziale Frage“. Im scharfen Gegensatz hierzu wird der Arbeiter immer mehr in die Arbeiterkaserne verwiesen; auch schwindet ihm die Möglichkeit, mit den Begüterten unter demselben Dache zu wohnen, das Verständniss für die Bedürfnisse der Arbeiter kommt infolge dessen nur noch mehr abhanden, während es andererseits leicht und mit wenig Kosten verbunden wäre, den Häusern eine Gestaltung zu geben, welche neben ihrer Zweckmässigkeit auch freundlich auf den Beschauer wirkt.

Ebenso wie in der Wohnungsfrage wird auch auf dem Gebiete der Beschaffung von Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen noch das meiste verabsäumt. „Muth, guter Wille und Liebe zur Arbeit hängen zum grössten Theil von gesunder, ausreichender Ernährung ab.“ Deren Mangel ist „in erster Linie die wahre Ursache von Trunksucht, Rohheit, Verwilderung der unteren Klassen, die selbst Wohlwollende oft zu einer nicht immer gerechtfertigten Verurtheilung hingerissen haben“. Die beste und durchgreifendste Bekämpfung der Trunksucht ist in der Verbesserung der materiellen Verhältnisse der Arbeiter zu suchen. Einrichtungen wie Kantinen und mehr noch Konsumanstalten sollte daher die gebührende Aufmerksamkeit zugewendet werden.

Durch die Begründung von Sparvereinen, in denen der Arbeiter erzielte Gewinnantheile und freiwillige Lohnabzüge niederlegt, um der zur Zeit grösserer Ausgaben eintretenden Geldnoth und dem Schuldenmachen überhoben zu sein, ist es möglich, eine nicht gering anzuschlagende Verbesserung seines Looses herbeizuführen, indem er dadurch zu wirthschaftlicher Selbständigkeit, ja zu einem eigenen Heim und zu einem sicheren Rückhalt für das Alter gebracht werden kann. Je mehr die Gelegenheit zum Sparen erleichtert wird, um so grösser der Erfolg. Die Frage, ob Zwangs- oder freiwillige Sparkassen das meiste leisten, sodann die Bestimmungen über das Verfügungsrecht an dem Ersparten und andere Fragen bedürfen hierbei eingehender Erwägungen.

In jeder Arbeiterfamilie kann es Fälle geben, wo grössere Ausgaben gemacht werden müssen und das Ersparte bald erschöpft ist, der Lohn aber und etwaige Krankengelder zur Deckung der Unkosten nicht ausreichen. Für solche Zwecke sollte neben der Fabrik-Krankenkasse eine Arbeiter-Unterstützungs- und Vorschusskasse gegründet werden, die nicht etwa blos charitativen Charakter haben, sondern eine „Versicherung“ gegen besondere Noth sein soll. Hier ist an die Knappschaftsvereine, die für viele Einzelbetriebe ähnlich eingerichteten Familien-Kranken- und Unterstützungskassen zu erinnern, deren Leistungen über die Mindestforderungen des Gesetzes mehr oder weniger weit hinausgehen. Ebenso gewähren das Unfallversicherungs- bezw. das Alters- und Invaliditätsversicherungs-Gesetz privaten Wohlthätigkeitsbestrebungen weiten Spielraum zu ihrer Bethätigung, die sich in der Errichtung von Stiftungen, Pensionen, Versorgung von Invaliden und Hinterbliebenen hervorthun.

Der ideale Sinn der Deutschen bedingt die Freude am idealen Genuss. Dem Arbeiter soll eine angemessene Zeit zur Erholung gewährleistet werden. Die Veranstaltung von harmlosen Vergnügungen, die Gründung von Vereinen, die Erholungszwecken gewidmet sind, hat eine vielseitige Befürwortung erfahren. In dieser Reihe stehen Gesang- und Turnvereine; auch die Einrichtung von Bibliotheken und Lesezimmern ist zu erwägen. Das gründlichste Heilmittel gegen die Schäden des Sozialismus aber ist die Religion, und daher ist vor allem wichtig die Pflege der religiösen Gemeinschaft.

Dies in wenig Worten die in dem ersten Theil des Buches gebotene Uebersicht dessen, dem die Verfasser eine vertiefte Aufmerksamkeit und vergrösserte Fürsorge zugewendet wünschen. Sie haben sich bei der Besprechung von jeder Polemik fern gehalten, das eigene Urtheil gegenüber dem der Arbeitgeber selbst und berufener Vertreter ihrer Interessen zurückgestellt und diese in erster Linie reden lassen. Der Leser mag sich daher seine Meinung unbeeinflusst selber bilden. Die eigentliche Aufgabe der Verfasser liegt ausserhalb aller Polemik, sie ist eine dankbarere: sie wollen von Musterstätten persönlicher Fürsorge von Arbeitgebern für ihre Geschäftsangehörigen in den Richtungen, welche in der vorangeschickten allgemeinen Besprechung angedeutet sind, berichten und dieser sich gestellten Aufgabe werden sie in dem Haupttheile des Werkes, welches den weitaus grösseren Raum desselben — 562 von 734 Seiten Oktav füllt, in hervorragender Weise gerecht. Die Zahl der darin gebotenen Musterbeispiele ist erfreulicher Weise eine bedeutendere, als der Laie aus dem Widerstreit der im sozialen Kampfe entwickelten Meinungen von vorn herein entnehmen möchte. Die getroffenen Wohlfahrtseinrichtungen sind genau in der bei der Besprechung innegehaltenen Aufeinanderfolge bis ins einzelne sachlich und dem Sinne nach verfolgt; nicht das geringste ist für der Beachtung unwerth geachtet worden; die Mittheilungen der in jedem Falle gesammelten Erfahrungen geben dem Leser den wünschenswerthen Aufschluss über die Bewährung der Einrichtungen.

Das Werk bietet für alle, die an dem Wohl der arbeitenden Klassen theilnehmen, eine unerschöpfliche Fundgrube, ein Museum, in dem das beste, was zur Ausgleichung der sozialen Gegensätze geschehen, vorgeführt ist. Die Wiedergabe von Bruchstücken aus dem reichen Inhalt kann nicht Zweck dieser Zeilen sein. Sie wollen lediglich den Leser anregen, selbst tiefer in das Werk einzudringen und das Seinige dazu beitragen, dass eine richtige Erkenntniss, wie der sozialen Noth am besten zu steuern sei, immer weiter Fuss fasse und segensreiche Früchte zeitige.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Verkehr Russisch-Oesterreichischer Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerischer Grenzstationen u. Bodensee-Hafenplätze andererseits. Auf Seite 11 des Ausnahmetarifes für den Transport von Getreide etc. im obbezeichneten Verkehre vom 1. Januar 1893 hat die dritte Kopfzeile richtig zu lauten: „Frachtsätze für 10000 kg in Francs (Gold)“.

Wien, am 11. September 1893. (1989)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. In dem vom 1. September 1893 gültigen Theile III, Ausnahmetarif für Getreide etc., ist auf Seite 20 unter 6. Stationen der Hessischen Ludwigsbahn die Stationsbenennung
„Hanau Ostbhf., H. L. B. und Staatsbhf.“ in
„Hanau Ostbhf., H. L. B. und Westbhf.“
abzuändern.

Wien, am 11. September 1893. (1990)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Mit dem 1. Oktober d. J. wird der 4,6 km von Moringen und 6,0 km von Northeim an der Strecke Ottbergen-Northeim neu errichtete Haltepunkt Berwartshausen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Eine Abfertigung von Reisegepäck findet jedoch nur nach Berwartshausen statt, während auf diesem Haltepunkte selbst Gepäck nur zur nachträglichen Abfertigung angenommen wird.

Fahrkarten werden ausgegeben zwischen Berwartshausen einerseits und Bodenfelde, Bovenden, Carlshafen r. U., Catenburg, Edelsheim, Ellrich, Göttingen, Hardegsen, Hattorf, Herzberg a/H., Kreiensen, Lauenförde-Beverungen, Moringen, Niedersachswerfen-Ilfeld, Nörten, Nordhausen, Northeim, Osterhagen, Ottbergen, Salzderhelden, Scharzfeld, Tettenborn-Sachsa, Uslar, Volpriehausen, Walkenried, Wehrden (Weser) und Wulften andererseits.

In Berwartshausen werden die Personenzüge anhalten:

1. in der Richtung nach Northeim:
Nr. 43 . . . 8.03 Vormittags,
„ 47 . . . 11.20 „
„ 39 . . . 2.54 Nachmittags,
„ 51 . . . 6.11 Abends;
2. in der Richtung von Northeim:
Nr. 40 . . . 8.36 Vormittags,
„ 42 . . . 2.10 Nachmittags,
„ 62 . . . 4.58 „
„ 46 . . . 7.53 Abends.

Das Nähere ist bei den betreffenden Stationen zu erfahren. (1991)

Hannover, den 11. September 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. werden neu eröffnet:
1. der Haltepunkt Vahldorf an der Strecke Magdeburg-Oebisfelde zwischen den Stationen Gross-Ammensleben und Neuhaldensleben,
2. der Haltepunkt Osterweddingen an der Strecke Magdeburg-Oschersleben zwischen den Stationen Dodendorf und Langenweddingen.

Beide Haltepunkte dienen nur dem Personenverkehr, sowie der Abfertigung von Hunden auf Hundekarten. Formelle Gepäckabfertigung findet nur in der Richtung nach den neuen Haltepunkten statt. Das auf denselben zur Auflieferung gelangende Gepäck wird unabgefertigt mitgenommen und auf der Bestimmungsstation nachträglich abgefertigt. (1992)

Magdeburg, den 13. September 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Oktober d. J. ab wird der zwischen den Stationen Mansfeld und Blankenheim der Strecke Berlin-Blankenheim gelegene Haltepunkt Hergisdorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Frankfurt a/M., den 15. Sept. 1893. (1993)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Oktober d. J. ab führt die an der Bahnstrecke Rogasen-Inowrazlaw gelegene Haltestelle Runowo die Bezeichnung „Kaisersaue“.

Bromberg, den 9. September 1893. (1994)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Deutsch-Niederländischer Verband. Mit dem 1. Oktober d. J. wird die Station Ebersdorf der Werra-Eisenbahn mit den für die Station Coburg vorgesehenen Sätzen der Abtheilungen a und b in den im 4. Nachtrage zum Heft 4 enthaltenen Ausnahmetarif Q für Thüringische, Böhmische etc. Waaren aufgenommen. In demselben Ausnahmetarif ist der Frachtsatz Arnstadt (Pr. St.)-Middelburg in Abtheilung b von 34,65 in 34,10 ℳ abgeändert und bei Georgenthal b/Gotha-Middelburg in Abtheilung c ein Frachtsatz von 33,95 ℳ nachgetragen worden.

Ferner werden vom obengenannten Zeitpunkte ab die für den Verkehr zwischen der Station Enschede einerseits und den Bayerischen Stationen Hof, Eger und Franzensbad andererseits eingeführten Frachtsätze auf die gleichnamigen Sächsischen Stationen übertragen, soweit diese Sätze billiger sind, als die seither im obigen Verbande bestehenden. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 12. Septbr. 1893. (1995)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Steinkohlen- etc. Verkehr. Am 1. Oktober 1893 treten die Nachträge I zu den Heften I und II des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom 1. April 1892 von Stationen des Ruhrgebiets und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) nach Belgischen Stationen in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen der Vorbemerkungen, betreffend die Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs B, Berichtigungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Zechen usw., Aufnahme der Station Caternberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie mehrerer Belgischer Stationen in die Ausnahmetarife A bezw. B, in letzteren namentlich der Stationen Angleur, Ougrée, Seraing, Seraing (Hauts-Fourneaux de l'Espérance) und Tilleur, Aenderung von Stationsnamen und Berichtigungen.

Exemplare der Nachträge werden bei den betreffenden Abfertigungsstellen abgegeben.

Köln, den 12. September 1893. (1996)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Vom 1. Oktober d. J. an werden in den **Hannover-Bayerischen Verbandsgüterverkehr** — Tarifheft Nr. 1 u. 2 — die an der zur Eröffnung gelangenden

Bayerischen Staatslokalbahn Neustadt a/S. - Königshofen i. Gr. gelegenen Stationen Grosseibstadt, Hollstadt, Kleineibstadt, Königshofen i Gr., Saal a. S und Wülfershausen einbezogen. Die Frachtsätze sind bei der Station Neustadt a. S., sowie bei den nördlichen Stationen der am Verkehr betheiligten Eisenbahnverwaltungen zu erfragen.

Hannover, den 11. September 1893. (1997)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Die im diesseitigen Lokal-Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus dem Waldenburger usw. Grubenrevier vom 1 November 1886 enthaltenen Frachtsätze für Stettin und Swinemünde transito seewärts finden vom 15. September d. J. ab unter theilweise geänderten Bedingungen auf die Heizkohlen aller seewärts gehenden Dampfer (mit Ausschluss des Gebiets der Odermündungen, des Haffs und der Inseln Usedom, Wollin und Rügen) Anwendung. Abzüge der neuen Bedingungen für die Anwendung der fraglichen Ausnahmesätze können durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz bezogen werden.

Berlin, den 13 September 1893. (1998MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Französischer Verband. (Verkehr über Elsass-Lothringen.) Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag II zu dem Transittarif für die Beförderung von roher Baumwolle von Le Hâvre nach Südbaden in Kraft. Exemplare desselben können von den betheiligten Stationen und unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 7. September 1893. (1999)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für die Beförderung von frischen Aepfeln und Birnen, unverpackt oder in Säcken verpackt, in Wagenladungen von 10000 kg ab Schweizerischen Stationen nach den Deutsch - Schweizerischen, Oesterreichisch-Schweizerischen und Französisch-Schweizerischen Grenzstationen ist ein vom 15. September bis 31. Dezember l. J. gültiger „temporärer Exporttarif“ erschienen, welcher auch für den Verkehr aus der Schweiz nach unseren Stationen Basel Bad. Bahnhof transit und Waldshut transit anwendbar ist.

Dieser Tarif kann von unserem Güter-Tarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, 15. September 1893. (2000)
Generaldirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Die nach den Bekanntmachungen vom 25. April, 4. und 18. Mai, 8. Juli und 17. August d. J. im Rückvergütungswege verwilligten Frachtsätze für die Beförderung von Granitsteinen zum Hafenbau in Dresden - Friedrichstadt kommen vom 20. d. Mts. an im Kartirungswege zur Anwendung, da die an die Gewährung der ermässigten Frachtsätze geknüpfte Bedingung einer Mindestmenge von 5000000 kg bereits erfüllt ist.

Diese Frachtsätze gelten nach wie vor nur für die zur Erbauung des neuen Hafens bestimmten Granitstein - Sendungen.

Dresden, am 16. September 1893. (2001)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 20. September l. J. gelangen für die Beförderung von Talg in ganzen Wagenladungen zu 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief folgende Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Zwischen Wien (K. E. B. und K. F. J. B.) und	für 100 kg
Frankfurt a/M. Staatsbhf.	3,69 ℳ
Frankfurt a M H. L. B.	3,69 ℳ
Frankfurt a M. Ostbhf.	3,69 ℳ
Frankfurt a/M. Hafen	3,69 ℳ
Frankfurt a/M.-Sachsenhausen Staatsbhf.	3,69 ℳ
Frankfurt a M.-Sachsenhausen Hafen	3,69 ℳ
Gustavsburg	3,85 „
Mainz Centralbhf.	3,93 „
Mainz Hafen	3,87 „
Mannheim Bad. Bahn	3,97 „
Mannheim H. L. B.	3,97 „
Mannheim Neckarvorst.	3,97 „
Ludwigshafen a/Rh.	4,03 „

München, den 17. Sept. 1893. (2002)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Lokal- und direkter Güterverkehr des Direktionsbezirks Erfurt und der anschliessenden Privatbahnen, Staatsbahn-Güter-, Leichen-, Vieh- und Fahrzeugverkehre des Direktionsbezirks Erfurt, Norddeutscher, Niederdeutscher, Sächsisch-Thüringischer Güterverkehr, Thüringisch-Bayerischer Güter- und Vieh- etc. Verkehr und gemeinschaftlicher Vieh- etc. Verkehr der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg und Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen. Am 1. Oktober 1893 wird die an diesem Tage zwischen den Stationen Köstritz und Gera (Reuss) zur Eröffnung gelangende Station Langenberg a Elster in die oben bezeichneten Verkehre für Eil- und Frachtgüter, Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge aufgenommen.

Nähere Auskunft über die Tarifsätze ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 12. September 1893. (2003)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten
Eisenbahnverwaltungen.

Galizisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1893 ermässigen sich die auf Seite 11 bezw. 12 des Getreide - Ausnahmetarifs Theil III Tarifheft Nr. 1 vom 1. September 1890 in Schnitttafel A enthaltenen Theilfrachtsätze des Schnittpunktes Nr. 1 bei Lörrach von 1,12 auf 1,08 ℳ und bei Schopfheim von 1,09 auf 1,01 ℳ.

Ferner erhält ab 1. Oktober 1893 die Schlussbemerkung auf Seite 6 der ab 1. August 1893 gültigen Nachträge I zu den Tarifheften 1 und 2 des Theil III vom 1. September 1890 sub. II Ziffer 2 Absatz 2 folgenden Wortlaut:

„Auf die Beförderung von Moharsamen (Futterkrautsamen), Malz, sowie von Oelsaaten etc. finden dieselben keine Anwendung.“

München, im September 1893. (2004)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verband. Am 18. September 1893 werden die Stationen Düsseldorf (Hauptbahnhof) und Düsseldorf-Derendorf des Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) in den Tarif, Theil II, für die direkte Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1891 einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Dresden, am 14. Sept. 1893. (2005)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 20. September d. J. ab kommen für den Verkehr mit den Stationen Saargemünd und Scheidt b. St. Ingbert der Pfälzischen Bahn die gleichen Ausnahmesätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Kleie (ausgenommen Malz) in Ladungen von 10000 kg zur Einführung, welche für die Stationen Saargemünd und Scheidt (Dir.-Bez. Köln linksrh.) im Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verbande bestehen.

Dresden, am 18. Sept. 1893. (2006)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen für Koks. Vom 1. November d. J. ab finden die Sätze des Ausnahmetarifs für Braunkohlenkoks in den Staatsbahn-Gütertarifen Altona, Berlin, Bromberg, Magdeburg und Erfurt-Breslau bei Gestellung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht nur dann Anwendung, wenn die Fracht für das Ladegewicht der gestellten Wagen bezahlt wird. Bei Wagen von weniger als 15 t Ladegewicht werden für die Frachtberechnung nur 10 t als Ladegewicht in Ansatz gebracht, falls nicht das Gewicht der Ladung mehr beträgt als 10 t. Im letzteren Falle wird die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung berechnet.

Breslau, den 16. September 1893. (2007)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn - Gütertarif, Theil I, vom 1 Januar 1893. Im vorbezeichneten Tarife kommt in der Zusatzbestimmung I (1) zu § 50 der Verkehrsordnung unter den von der eilgutmässigen Beförderung als Stückgut ausgeschlossenen Gegenständen der Anlage B zur Verkehrsordnung die Ziffer XXXVII in Fortfall, während die Ziffern XLVIII und LVI hinzutreten, so dass die daselbst hinter XXXIV folgenden Ziffern XXXVII, XLV-XLVII, XLIX, LI, LIII, LIV und LV durch die Ziffern XLV—XLIX, LI und LIII LVI ersetzt werden. Hiernach sind die unter Ziffer XXXVII der Anlage B zur Verkehrsordnung genannten Arten von Patronen zur eilgutmässigen Beförderung als Stückgut zuzulassen, dagegen von derselben die unter den Ziffern XLVIII und LVI ebendaselbst genannten Artikel Phosphortrichlorid, Phosphoroxychlorid und Acetylchlorid sowie frische Kälbermagen auszuschliessen. Hinsichtlich der Ziffer XXXVII tritt diese Aenderung mit dem 20. d. Mts., hinsichtlich der Ziffern XLVIII und LVI dagegen erst am 1. November d. J. in Kraft.

Berlin, den 15. Sept. 1893. (2008MG)
Namens sämmtlicher Deutscher
Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin.

Saarbrücken-Pfälzischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird der Artikel „Gaskoks“ im Saarbrücken-Pfälzischen Güterverkehr zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs III

befördert. Infolge dessen gelangt am selben Tage der Ausnahmetarif Nr. 8 für Gaskoks zur Aufhebung.

Auf Seite 64 des Tarifs für den bezeichneten Verkehr ist beim Ausnahmetarif Nr. 7 hinter Koks einzuschalten: „(ausgenommen Gaskoks)".

Köln, den 17. September 1893. (2009)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Hannover. Am 1. Oktober d. J. kommt der Nachtrag XIV zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zum Kilometerzeiger, zu den Tariftabellen und verschiedenen Ausnahmetarifen, sowie Entfernungen für einige neueröffnete Stationen des Direktionsbezirks Hannover.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen. (2010)

Frankfurt a/M., den 18. September 1893.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Pitch-Pine (Pechkiefer) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Wien Oe. N. W. B., St. E. G., K. F. N. B., K. F. J. B.	1,00 ℳ
Von Schönpriesen-Umschlag nach Wien Oe. N. W. B., St. E. G., K. F. N. B., K. F. J. B.	0,95 ℳ
Von Dresden-Elbkai nach Wien Oe. N. W. B., St. E. G., K. F. N. B., K. F. J. B.	1,36 ℳ

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 15. September 1893. (2011)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina. (Nachtrag I zum temporären Anhange.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1893 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. August 1893 gültigen temporären Anhange zum Tarife für obbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Der Nachtrag enthält die Einbeziehung einer Reihe von Stationen des Direktionsbezirkes Bromberg in den temporären Anhang und ist bei den betheiligten Verbandsverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 12. September 1893. (2012)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterr. - Ungar. - Schweizerischer Grenzverkehr. Nachtrag II zum Tarife vom 1. Januar 1893. Mit 1. Oktober 1893 tritt der Nachtrag II zum Tarife vom 1. Januar 1893 für den Südösterr. - Ungar. - Schweizerischen Grenzverkehr in Kraft, welcher nebst Berichtigungen des Haupttarifes auch ermässigte Frachtsätze für Getreide ab Triest — im Rückvergütungswege — enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der Station Wien Südbahnhof und bei der Betriebsdirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 12. September 1893. (2013)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Eröffnung der Bahnstrecke Unseburg-Förderstedt für den Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. Oktober d. J. wird die z. Zt. nur für den Güterverkehr eröffnete Schlussstrecke Unseburg-Förderstedt der Neubaustrecke Etgersleben-Förderstedt auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Mit genanntem Tage wird sämmtlichen über Egeln geltenden Fahrkarten für den Verkehr zwischen Stassfurt und südlich davon gelegenen Stationen einerseits sowie Etgersleben und nördlich davon gelegenen Stationen andererseits auch Gültigkeit über Wolmirsleben-Unseburg beigelegt, gleichviel, ob die Fahrkarten mit entsprechendem Aufdruck versehen sind, oder nicht. (2014)

Magdeburg, den 15. September 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Haltepunktes Scheune für den Personen- und Gepäckverkehr. Am 22. September d. J. wird der in km Station 4,80 der Strecke Stettin-Pasewalk belegene Haltepunkt Scheune für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Es werden daselbst in der Richtung nach Stettin die Züge Nr. 837 von 9.06 bis 9.07 Vorm., Nr. 839 von 1.07 bis 1.08 Nachm., Nr. 841 von 6.42 bis 6.43 Nachm. und in der Richtung nach Pasewalk die Züge Nr. 838 von 6.44 bis 6.45 Vorm., Nr. 842 von 4.32 bis 4.33 Nachm. und Nr. 844 von 7.55 bis 7.56 Nachm. anhalten.

Berlin, im September 1893. (MG2015)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Lieferfristen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Auf Grund der Bewilligung Sr. Excellenz des Königl. Ungar. Handelsministers sub Zahl 50 374 vom 4. August, wird der am 15. April l. J. mit Zahl 21 435 für unsere Strecke bewilligte Lieferfristzuschlag von 6 Stunden bei Eilgut und 12 Stunden bei Frachtgut zu den reglementmässigen Lieferfristen, vom Tage der Publizirung in der Station Csácza nicht blos beim Uebergange auf die Csácza-Zwardoner Strecke, sondern auch beim Uebergange der Güter von dieser Strecke, sowie in der Station Abos nicht blos beim Uebergange auf die Abos-Orlóer Linie, sondern auch beim Uebergange der Güter von dieser Linie vice-versa in beiden Richtungen in Anwendung gebracht werden.

Budapest, den 17. August 1893. (2016)
Die Direktion.

7. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 3 830 Schienen aus Flussstahl ist zu vergeben. Bedingungen nebst Zeichnungen sind durch unser Sekretariat gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ zu beziehen. Angebote bis zum 23. d. Mts., Vormittags 10 Uhr dahier einzureichen.

Giessen, den 15. September 1893. (2017)
Gr. Direktion.

Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen in 6 Loosen

14 Stück schweisseiserne Lokomotivradsterne und
275 Stück schweisseiserne Wagenradsterne

beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem technischen Büreau M. Brüderstrasse 36 von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von uns gegen postfreie Einsendung von baar 2 ℳ portopflichtig abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Speichenradgestellen" zu dem auf Sonnabend, den 7. Oktober 1893, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an die unterzeichnete Direktion, Claassenstrasse 10/12 einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 16. September 1893. (2018)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 74. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 23. September 1893.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 23. September 1893.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Die Einführung des elektrischen Betriebes bei Strassenbahnen.

(Schluss aus Nr. 73.)

Jeder, der die Entwickelung der Starkstromanlagen verfolgt hat, kennt den Kampf, welcher zwischen den Interessenten des Schwachstromes bezw. der Reichs-Telegraphenverwaltung und den Vertretern des Starkstromes entbrannt war und welcher zur Zeit der Frankfurter Ausstellung schon seinen Kulminationspunkt überschritten hatte. Die Starkstromindustrie kämpfte um ihre Existenz, die Schwachstrominteressenten glaubten ein Regal mit allen Mitteln vertheidigen bezw. sich sicheren zu müssen. Die Reichs-Telegraphenverwaltung kam in Versuchung, Parthei und Richter in einer Person sein zu wollen. Bei dieser Sachlage konnten Friktionen nicht ausbleiben. Die städtischen Verwaltungen mussten mit Recht besorgen, die Verfügung über den Strassengrund zu verlieren. Als in einem Falle selbst Gewaltmaassregeln beliebt wurden, die gar nicht nöthig waren, sondern als ein Beispiel vom Recht des Stärkeren ausgelegt werden konnten, da war der Bogen zu straff gespannt, da war eine an sich unliebsame Zeitungspolemik unvermeidlich, die aber den Nutzen hatte, zu beweisen, dass auch bei uns die öffentliche Meinung noch etwas gilt. Die Gemüther beruhigten sich wieder, man fand, dass auch bei gemeinschaftlicher Benutzung der Erde zur Rückleitung Starkstrom- und Schwachstromanlagen nebeneinander bestehen konnten.

Wer ein Regal beansprucht erhält nicht blos Rechte, sondern übernimmt auch Pflichten. Eine wohlwollende Rücksichtnahme auf andere ist mit dem Regal durchaus vereinbar. Der Standpunkt: „mein Nachbar gefällt mir nicht, folglich vernichte ich ihn“ ist gefährlich. Wie leicht gemacht ist es einer Behörde, vermittelnd aufzutreten, billigen Wünschen gerecht zu werden, industrielle Unternehmungen zu fördern, und wie versöhnend muss eine solche Praxis selbst auf diejenigen wirken, welche prinzipielle Gegner eines Regals zu sein sich einbilden. Thatsächlich wurde das Regal vom Reiche für das Telegraphenwesen schon vor dem „Gesetz über das Telegraphenwesen des Deutschen Reiches“ vom 6. April 1892 ausgeübt. Die Reichs-Telegraphenverwaltung war in ihren Rechten nie bedroht, sie brauchte die aufsteigende Starkstromindustrie nicht zu fürchten. Die Worte, welche Herr Ober-

ingenieur Andreas Meyer aus Hamburg auf dem Städtetage in Bezug auf die gemeinsame Pflicht aller Unternehmer elektrischer Anlagen sprach, sollten nicht vergessen werden, weil sie die Grundlage charakterisiren, auf welcher die den verschiedensten Zwecken dienenden elektrischen Anlagen ungestört nebeneinander bestehen können und weil sie dem Reiche geben, was des Reiches ist.

Herr Meyer sagte:

„Jede elektrische Leitung kann und muss sich in sich selbst durch geeignet konstruirte Rückleitungen und Schutzhüllen schützen. Wenn dieses gleiche Recht, diese gleiche Pflicht für alle Unternehmer elektrischer Leitungsnetze in Anspruch genommen wird, dann ist meiner Ansicht nach die Sache erledigt, dann kann sich niemand beklagen, am wenigsten die Reichs-Telegraphen- und -Telephonverwaltung, der man nach wie vor nach Kräften entgegenkommen wird, als einer Institution des Deutschen Reiches, welchem man alle diejenigen Regale einräumen sollte, welche zu seiner Stärkung für wünschenswerth erachtet werden. — Aber meine Herren, muss man denn, wenn derartige Regale vom Reiche beansprucht werden, gleich immer Reichsgesetze für die technischen Einrichtungen derselben machen? Das scheint mir eigentlich nicht nöthig; denn wir haben ja eine sehr gute Verwaltungspflege und Gesetzgebung. Es ist kein Grund vorhanden, warum die vorhandenen Behörden und Reichsgesetze, warum der in der Reichs-Gewerbeordnung vorgeschriebene Weg der Beaufsichtigung und Entscheidung über industrielle und Fabrikbetriebe und technischer mit Gefahr verbundener Anlagen nicht völlig ausreichen sollten.“

Wie die Gesetzgebung sich inzwischen gestaltet hat, ist bekannt. Das Gesetz über das Telegraphenwesen des Deutschen Reiches ist am 6. April 1892 erschienen. Wenn die Reichs-Telegraphenverwaltung vorher jemals die Besorgniss gehabt haben sollte, nicht in allen Punkten die sichere Rechtsunterlage für die Ausübung des Regals zu besitzen, so kann sie jetzt beruhigt sein. Nach vielen parlamentarischen Kämpfen ist auch in § 12 dieses Gesetzes:

„Elektrische Anlagen sind, wenn eine Störung des Betriebes der einen Leitung durch die andere eingetreten oder zu befürchten ist, auf Kosten desjenigen Theiles, welcher durch eine spätere Anlage oder durch eine später eintretende Aenderung seiner bestehenden Anlage diese Störung oder die Gefahr derselben veranlasst, nach Möglichkeit so auszuführen, dass sie sich nicht störend beeinflussen.“

eine grundsätzliche Festlegung der wechselseitigen Pflichten gegeben, und wenn die Reichs-Telegraphenverwaltung mit Recht bei Prüfung aller, ihre Interessen berührenden elektrischen Anlagen Dritter einfach auf dieses Gesetz zu verweisen braucht, so sind auch die Unternehmer elektrischer Starkstromanlagen gesichert, dass gesetzlich von ihnen nur solche Sicherheitsanlagen verlangt werden können, deren Ausführung überhaupt möglich ist. Eigentlich sollte letzteres ja selbstverständlich sein, das sagt der gesunde Menschenverstand. Dennoch ist die Bestimmung des Gesetzes ausserordentlich wichtig; denn vorher sind Fälle vorgekommen, dass von den Unternehmern von Kraftübertragungsanlagen (elektrischen Bahnen) seitens der Telegraphenverwaltung Einrichtungen verlangt wurden, welche nicht nur unausführbar, sondern für den öffentlichen Verkehr geradezu gefahrdrohend waren. Es ist verzeilich, dass die dadurch in ihrer Existenz bedrohte Industrie die begründete Besorgniss hegen musste, die Ausführung ihrer Unternehmungen solle durch die Forderung unmöglicher Einrichtungen verhindert werden, es ist aber wahrscheinlicher, dass mangelnde Sachkunde im guten Glauben Vorschriften geben wollte. Darin liegt aber eine eminente Gefahr.

Das Verlangen, welches wir hier im Auge haben und welches jeden Fachmann unglaublich vorkommen muss, thatsächlich aber gestellt worden ist, als im Jahre 1890 die Ausführung elektrischer Strassenbahnen vor sich ging, lautet:

„Falls etwa beim sogen. Sprague- oder Thomson Houston-System eine oberirdische blanke Leitung zur Zuführung und die Geleise zur Rückleitung des Stromes dienen, muss wegen der damit verbundenen Gefahren für Leben und Eigenthum eine unter allen Umständen vollkommene Isolation der Schienen an der Erdoberfläche stattfinden.“

Das war kein freundlicher Scherz in amtlicher Form, nein, das war ein ernstes, an eine Strassenbahn gestelltes Verlangen. Erst als in einem Streitfalle die Kommissare der Königlichen Regierung, d. i. der zuständigen Aufsichtsbehörde auf die Unausführbarkeit des Ansinnens hinwiesen, wurde die Forderung aufgegeben.

Mag nun der Beweggrund für dieses unausführbare Verlangen gewesen sein, welcher er will, so muss das Vorgehen verstimmen, zum mindesten aber Veranlassung geben, dass diese Leistung als Maassstab der sachkundigen Aeusserungen jener Seite angesehen werden muss. Wir würden jedoch auf diesen Fall nicht zurückgekommen sein; denn wer begeht nicht einmal einen Fehler, und es ist nicht angenehm, daran erinnert zu werden, wenn nicht immer wieder das Bestreben sich bemerkbar machte, die elektrischen Bahnanlagen einerseits in den Augen des Publikums herabzusetzen, andererseits einen Einfluss auf dieselben zu gewinnen, welcher gesetzlich nicht begründet ist. Unter diesen Verhältnissen wird es jedermann erklärlich finden, wenn die Starkstromindustrie sich gegen dieses Werben sträubt und sich gegen den immer wieder in Anregung gebrachten Gesetzentwurf über elektrische Anlagen, durch den übrigens auch die Eisenbahnverwaltungen, also auch die Staatsbahnen, in ihren elektrischen Anlagen von der Reichs-Telegraphenverwaltung abhängig gemacht werden sollten, auf den Vertheidigungsfuss setzt und sich fragt, was ist zu erwarten, wenn solche Forderungen überhaupt gestellt werden können?

Professor Riedler von der technischen Hochschule sagt:

„Ein Elektrizitätsgesetz muss doch einen bestimmten Zweck verfolgen, entweder Gefahren verhüten oder wirthschaftlichen Einfluss ausüben.

Die vielfach behaupteten aussergewöhnlichen Gefahren der Elektrizität und die damit begründete polizeiliche Beaufsichtigung können an der Hand der bisherigen Erfahrung durchaus nicht zugegeben werden. Es ist richtig, die Elektrizität schafft mehrere eigenartige Gefahren, ihre sachverständige Behandlung und Beherrschung jedoch ist mindestens ebenso sicher und einfach wie die anderer Energiemittel. Andere Mittel sind in bestimmter Hinsicht weniger gefährlich; deshalb kann aber doch die Elektrizität nicht beseitigt, sondern sie muss eben ihrer Eigenthümlichkeit entsprechend behandelt werden.

Die Elektrizität kann doch nicht als gefährlicher bezeichnet werden als etwa Gas, Petroleum oder Dampf. Die für alle technischen Betriebe geltenden Bestimmungen der Unfallverhütung und Haftpflicht reichen auch für elektrische Anlagen aus, soweit durch gesetzliche Vorschriften überhaupt etwas erreicht werden kann.

Es verunglücken unzweifelhaft mehr Menschen Jahr aus Jahr ein im Bergbau, bei der Schifffahrt usw., oder wenn diese Beispiele nicht gelten, durch Bahnen, Fuhrwerke, Treppen usw. und keine polizeiliche Vorschrift kann Unfälle vollständig beseitigen. Ja es gibt noch gefährlichere Betriebe: Jagden, Wettrennen usw. veranlassen viel mehr Unfälle, unabhängig vom selbständigen Willen dieser Beschädigten, als diese technischen Betriebe, und mir sind keine Ausnahmebestimmungen hierfür bekannt.

Die Elektrizität schafft nicht mehr Gefahren als unvermeidlich jeder andere grosse technische Betrieb. Sie geniesst nur gegenwärtig den Vorzug, dass selbst geringfügige, durch sie herbeigeführte Unfälle sofort durch alle Zeitungen der Welt laufen. Die Sache ist eben neu. Bei Gasexplosionen, Kesselexplosionen, Wettrennen ist dieses nicht mehr üblich: solche Unfälle sind zu bekannt. Diesen Vorzug theilt die Elektrizität gegenwärtig mit der Touristik. Die Bergsteiger können auch nicht mehr in Ruhe abstürzen. Jeder Fall wird getreulich in der ganzen Welt berichtet, und auf diesem Gebiete ist auch schon von Befähigungsnachweis und Polizeibestimmungen gesprochen worden usw.“

Das sind die Worte eines sachkundigen vorurtheilsfreien und unabhängigen Mannes.

Wie ganz anders klingt das als die Ausführungen des technischen Kommissars des Reichs-Postamtes in der Sitzung des Reichstages vom 25. Februar 1892 gelegentlich der Berathung des Telegraphengesetzes. Der Herr Kommissar meinte, es sei mit den elektrischen Bahnen ein eigenes Ding, man möge sich einmal die elektrischen Bahnen in Bremen und Halle ansehen. Er glaube nicht, dass irgend eine Stadt wünschen könne, eine solche elektrische Bahn zu besitzen. Ein solches Spinngewebenetz über den Strassen sei nicht sehr angenehm, weder für die Anwohner noch für die Vorübergehenden, ganz abgesehen von der Gefahr für die letzteren. Anders wäre es, wenn die Leitungen unterirdisch gingen. Die elektrischen Bahnen würden vielleicht eine grosse Zukunft haben, wenn man erst in der Entwickelung der Akkumulatoren weiter gekommen sein werde usw.

Diese Auslassungen in der Form haben damals ausserordentlich befremdet. Man fragte sich, weshalb denn jemand, der in einem Glashause wohnt, mit Steinen werfen müsse. Sind denn etwa die Fernsprechleitungen eine angenehme Zugabe für städtische Strassen? Warum denn die ästhetische Seite der Sache hervorkehren und den Städten ihre Anlagen verleiden wollen, warum in den Interessenkampf der Industrie eintreten und Urtheile über Systeme fällen, welche sachkundiger Seite vorbehalten bleiben sollten? Jede Firma wird das von ihr empfohlene System vertreten und der vorurtheilsfreie Beurtheiler wird sagen: zeigt erst was ihr könnt, dann wird ein Gutachten möglich sein. Aber darüber besteht kein Zweifel, dass es als ein besonderer Vorzug anzusehen ist, dass die Kraftquelle nicht mitgeschleppt zu werden braucht, und hat der verstorbene W. v. Siemens gewiss das Richtige getroffen, indem er diesen Vorzug zur Geltung brachte, der bei Einführung des Akkumulatorenbetriebes wieder aufgegeben sein würde.

Nützliche Anlagen können nicht immer schön sein. Ein Fabrikschornstein ist keine Zierde für die Gegend, aber unentbehrlich für die Industrie. Die oberirdische Leitung einer elektrischen Strassenbahn macht keinen Anspruch darauf, die Strassen zu schmücken, aber das ganze Werk, von dem die Oberleitung eine unentbehrliche Zugabe ist, ist den Stadtbewohnern willkommen, bildet eine Einrichtung, welche man nicht wieder entbehren möchte. Warum solche Anlagen als bète noire hinstellen? Nennt doch der Herr Oberbürgermeister von Halle auf dem Städtetage im Jahre 1891 die Hallesche elektrische Stadtbahn „Halles vortreffliche elektrische Strassenbahn, deren Fortbestand durch den Konflikt mit der Reichs-Telegraphenverwaltung gefährdet erschienen sei, was der Stadtverwaltung schwere Sorge gemacht habe“, spricht doch Herr Oberingenieur Meyer aus Hamburg bei derselben Gelegenheit von der Halleschen Stadtbahn als einer zweckmässigen, den Verkehr in einer auskömmlichen Weise bewältigenden elektrischen Eisenbahn. Also die städtischen Behörden sind zufrieden, den sachkundigen Fachmann befriedigt die Anlage, warum muss da ein Kommissar der Reichs-Telegraphenverwaltung im Reichstage auftreten und eine ganz ausserhalb der reichsfiskalischen Interessen liegende Kritik üben, welche selbst im Konkurrenzkampf der Industriellen vermieden wird?

Glücklicherweise lautet die Erklärung des genialen Leiters unserer Reichs-Post- und -Telegraphenverwaltung, des Herrn Staatssekretär Dr. v. Stephan, gelegentlich derselben Debatte ganz anders. Da spricht der Staatsmann mit dem weiten Blick, dem richtigen Empfinden für die Bedürfnisse der Industrie, dem das friedfertige Zusammenwirken aller Unternehmungen auf elektrotechnischem Gebiete am Herzen liegt. Der Herr Staatssekretär vertheidigt die reichsfiskalischen Interessen gegen die Anführungen der gegnerischen Parthei und sagt:

„Ich erkläre hiermit auf das bestimmteste, dass die Telegraphenverwaltung keine anderen Rechte für sich in Anspruch nimmt, als die, die sie bisher bereits besessen hat.

Wir sind sowohl in Halle als in Breslau vollständig in Ordnung. Die Beleuchtungsanlagen, die Bahnen sind im Gange, zum Theil werden sie gebaut. Es hat allerdings im Anfang einige Differenzen gegeben, die aber nicht hervorgerufen waren durch die Anforderungen des Reichs-Postamtes, sondern durch die Provinzialbehörden und die ich, wie sie zu meiner Kenntniss kamen, in meiner Stellung als Chef rektifizirt und auf ihr richtiges Maass zurückgeführt habe, sodass es zu einer vollständigen Verständigung mit diesen Städten gekommen ist. Wie man diese Sachen in diesem Sinne ausbeuten kann, ist mir vollständig unverständlich, nachdem wir in jeder Beziehung den Städten entgegengekommen sind und sie ihre Anlagen haben, die zur vollen Zufriedenheit funktioniren.“ *)

Das ist eine Sprache, die Vertrauen verdient und Vertrauen gefunden hat.

Die Bedingungen, unter welchen der Errichtung einer elektrischen Bahn seitens der Reichs-Telegraphenverwaltung zugestimmt wurde, sind der Regel nach folgende gewesen.

1. Für den Betrieb der Bahn sind nur solche Dynamomaschinen zur Kraftlieferung zu verwenden, deren Strompulsationen sehr geringfügig sind, damit Induktionsgeräusche in den nahe der Bahn verlaufenden oberirdischen Fernsprechleitungen vermieden werden.
2. Falls eine oberirdische blanke Leitung zur Zuführung der Betriebskraft an die Motorwagen beabsichtigt wird und die Geleisschienen zur Rückleitung der elektrischen Ströme dienen sollen, muss die metallische Rückleitung durch die Schienen eine möglichst vollkommene sein. Ausserdem sollen an denjenigen Stellen, an welchen die vorhandenen Telegraphen- und Fernsprechleitungen die blanke Leitung der Bahn oberirdisch kreuzen, über der letzteren auf Kosten der elektrischen Strassenbahn stromlose Schutzvorrichtungen angebracht werden, durch welche eine Berührung der beiderseitigen stromführenden Drähte vermieden wird.
3. Soweit die Zuleitungen für den Betrieb der Bahn (Speiseleitungen) unterirdisch angebracht werden, müssen dieselben thunlichst entfernt von den Reichs-Telegraphenkabeln verlegt werden. Beträgt die Entfernung weniger als 50 cm, so müssen die Starkstromleitungen mit einer mechanischen Schutzhülle (eiserne Röhren, gemauerte Kanäle u. dergl.) versehen werden. Kreuzungen der unterirdischen Kabel für Starkströme mit solchen für Schwachströme müssen derart erfolgen, dass die ersteren mindestens 40 cm über den Reichskabeln liegen. Die nach Vorstehendem anzubringenden Schutzhüllen müssen über die Kreuzungsstelle etwa 2 m, über die Endpunkte der Näherungsstrecke mindestens 10 m hinausragen.
4. Das Geleis der Strassenbahn darf nicht über dem Kabellager einer unterirdischen Reichs-Telegraphenlinie hergestellt werden. Damit diese Linie stets zugänglich bleibt, ist entweder von der elektrischen Bahn die von den Kabeln nicht besetzte Strassenseite zu wählen, oder es ist die unterirdische Telegraphenlinie durch die Reichs-Post- und -Telegraphenverwaltung auf Kosten der Verwaltung der elektrischen Bahn umzulegen.
5. Durch die elektrische Bahnanlage wird die Reichs-Telegraphenverwaltung in der Befugniss nicht gehindert, mit Ausbesserungen und Verlegungen der vorhandenen unterirdischen Telegraphenanlagen jederzeit vorzugehen, selbst wenn dadurch der Betrieb der elektrischen Bahn längere Zeit gestört werden sollte. Derartige Arbeiten werden jedoch thunlichst zu solchen Zeiten vorgenommen werden, in welchen der elektrische Betrieb ruht. Beabsichtigt die Strassenbahnverwaltung in Strassen, welche mit unterirdischen Telegraphen- oder Fernsprechkabeln versehen sind, Aufgrabungen oder Instandsetzungsarbeiten vorzu-

*) Vergl. „Reichsanzeiger“, erstes Beiblatt vom 26. Februar 1892.

nehmen, so ist hiervon der zuständigen Postbehörde rechtzeitig vor dem Beginn der Arbeiten schriftliche Nachricht zu geben.

6. Alle Kosten, welche durch die Ausführung der erforderlichen besonderen Maassnahmen zum Schutze der vorhandenen Reichs-Telegraphen- und -Fernsprechanlagen, sowie zum Schutze der mit diesen Anlagen beschäftigten oder dieselben benutzenden Personen gegen Gefahren oder zur Fernhaltung induktorischer Beeinflussungen durch die Starkströme, oder welche durch Aenderungen und sonstige Arbeiten an den Reichs-Telegraphen- und -Fernsprechleitungen aus Anlass der Herstellung, der Unterhaltung oder des Betriebes der elektrischen Bahn entstehen, sind von der Strassenbahnverwaltung der Postkasse zu ersetzen. Sollte über die Nothwendigkeit der anzubringenden Schutzvorrichtungen Streit entstehen, so wird über die Kostenerstattungspflicht im Rechtswege entschieden.

Das sind die Grundlagen zur Sicherung der Interessen des Reichs-Postamtes, und wenn im einzelnen Fall durch die Auslegung der Bestimmungen keine Schwierigkeiten entstehen, so darf man sagen, dass die Bahnunternehmungen bei einem solchen Abkommen bestehen können.

Neuerdings ist indessen in verschiedenen Fällen der Versuch gemacht worden, die Bestimmungen durch eine zu erweitern, welche lautet:

„Falls Fehler in der Starkstromanlage zu Störungen des Telegraphen- und Fernsprechbetriebes Anlass geben sollten, muss der elektrische Betrieb so lange eingestellt werden, bis der Fehler beseitigt ist.“

Nach den oben citirten Anführungen des Herrn Staatssekretärs gehen wir wohl nicht in der Annahme fehl, dass hier wiederum irrthümliche Auffassungen der Provinzialbehörden vorliegen. Was in einem solchen Falle, wie ihn die Bestimmung voraussetzt, zu geschehen hat, verfügt die Aufsichtsbehörde und wird bereits in der polizeilichen Genehmigungsurkunde festgelegt. Die Reichs-Telegraphenverwaltung ist nicht die zuständige Aufsichtsbehörde. Durch das Eingehen einer Verpflichtung im Sinne des obigen Verlangens würde daher den Entschliessungen der Aufsichtsbehörde vorgegriffen werden. Der Bahnunternehmer ist weder berechtigt, ein derartiges Abkommen mit der Telegraphenverwaltung zu treffen, noch letztere, ein solches Verlangen an den Unternehmer zu stellen; sie hat sich vielmehr an die Aufsichtsbehörde zu wenden.

Die Schutzvorrichtungen, welche eine Berührung der beiderseitigen stromführenden Drähte verhindern sollen (Nr. 2 der Bestimmungen) sind in verschiedener Weise ausgeführt. Eine Berührung ist im allgemeinen nur möglich, wenn die Telegraphen- oder Fernsprechdrähte reissen und auf die blanke Arbeitsleitung der Bahn fallen. Bei der Sorgsamkeit, mit welcher die Telegraphen- und Fernsprechleitungen von den Behörden ausgeführt werden, ist ein Reissen nur bei unabwendbarem Zufall, bei höherer Gewalt möglich. Es ist immerhin zweifelhaft, ob der Unternehmer einer benachbarten Anlage verpflichtet sein kann, die Telegraphenverwaltung gegen die Folgen der Ereignisse höherer Gewalt zu schützen. Jedenfalls hat die Telegraphenverwaltung, wenn ausser ihren Schwachstromleitungen andere Leitungen nicht vorhanden sind, nie das Bedürfniss gefühlt, besondere Vorkehrungen zum Auffangen zerrissener Leitungen zu treffen; die Leitungen fallen in die städtischen Strassen; es ist „höhere Gewalt“ und wenn diese Drähte im Winter, wo sie mit Reif behangen sind, reissen, wie beispielsweise in einer Sturmnacht des verflossenen Winters, wo hunderte von Leitungen zerstört wurden, so sind Personenverletzungen und Sachbeschädigungen nicht ausgeschlossen.

Aus praktischen Gründen und des lieben Friedens wegen haben die Bahnunternehmer ausnahmslos die Schutzvorkehrungen getroffen. Hierbei ist viel experimentirt, sind technische Ungeheuerlichkeiten verlangt und wenn irgend etwas geeignet gewesen ist, die Bahnen mit oberirdischer Stromzuführung unschön erscheinen zu lassen, so sind es diese, den Bahnen oktroyirten Schutzvorkehrungen.

Dieselben bestanden in der ersten Zeit und bestehen zum Theil noch jetzt aus stromlosen Schutzdrähten, welche in einem Abstande von 0,6—1 m oberhalb der blanken Bahnleitungen an den Kreuzungsstellen mit Schwachstromdrähten ausgespannt wurden. Für eine Arbeitsleitung der Bahn wurden drei Schutzdrähte, für zwei Arbeitsleitungen fünf ausgespannt.

Man kann sich das Drahtgewirre, die Entrüstung der städtischen Behörden, die hämischen Bemerkungen über die Ausführung vorstellen.

Wenn der technische Kommissar des Reichs-Postamtes in der weiter oben citirten Rede (Reichstagssitzung vom 25. Februar 1892) von Spinngewebenetzen spricht, so hat er nur vergessen, darzulegen, dass dieses Netz zum überwiegend grössten Theil durch die Anforderungen der Telegraphenverwaltung entstanden ist. Die Ausführung in der Weise ist nicht nöthig, sie ist technisch unvollkommen, wie wir weiter unten nachweisen werden.

An Stelle der Schutzdrähte, welche nicht selten zu Betriebsstörungen Veranlassung gegeben haben, indem sie durch entgleisende Rollenarme herabgerissen wurden und dann zu Kurzschlüssen führten, sind später auch Schutzleisten angewendet, welche aus gefirnisstem Holz bestehen, mit Klemmen auf der Arbeitsleitung reiten. Es ist dieses schon ein Fortschritt gegen die Schutzdrähte und wenn es gelingt, an Stelle der Holzleisten widerstandsfähigeres Material von möglichst geringem Gewicht zu verwenden, so kann man sich mit dieser Einrichtung, welche jedenfalls weniger hässlich ist, als die Schutzdrähte, aussöhnen.

Es ist aber nicht zu verkennen, dass alle Vorkehrungen technisch verfehlt erscheinen, welche für den abzuhaltenden zerrissenen Draht eine grosse Fallhöhe voraussetzen. Die Fernsprechleitungen kreuzen die in 5-6 m Höhe über Strassenoberfläche gespannten Bahnleitungen nicht selten in 15 m Abstand und darüber. Der gerissene Draht hat also 15 m Fallhöhe und darüber bereits zurückgelegt, ehe er in die Nähe der Arbeitsleitung gelangt. Er wird mit relativ grosser Gewalt aufschlagen, die wunderbarsten Verschlingungen ausführen und ob er auf den Schutzvorkehrungen liegen bleibt oder nicht, meistens eine unerwartete Berührung mit der Arbeitsleitung finden. Man hat indessen nicht nöthig, solche verfehlte Anlagen zu machen, kann vielmehr den Zweck in anderer Weise viel besser erreichen. Es ist nur nöthig, die Vorkehrungen zum Abfangen gerissener Drähte unmittelbar unter den Leitungen, welche geschützt werden sollen, anzubringen. Weshalb diese technisch allein richtige Ausführung nicht von vornherein gewählt werden durfte, ist schwer verständlich. Zeitweilige Unbequemlichkeiten bei der ersten Ausführung scheinen bestimmend gewesen zu sein, die wirksamste Schutzvorrichtung nicht zuzulassen. Nur einmal ist unseres Wissens eine Ausnahme gemacht. Gelegentlich des Baues der elektrischen Strassenbahn in Gera sind Schutznetze unter den Fernsprechleitungen angebracht und zwar naturgemäss an den Dachstützen und deren Zubehör, wohin sie gehören. Keine Bahnverwaltung wird sich weigern, diese Ausführung — selbst bei höheren Kosten — den Schutzdrähten usw. oberhalb der Arbeitsleitung vorzuziehen. Es wird damit eine Erfolg versprechende Schutzvorkehrung geschaffen, während die Wirksamkeit der stromlosen Schutzdrähte oberhalb der Arbeitsleitung ausnahmslos mit Achselzucken beurtheilt wird.

Um die Berührung der beiderseitigen stromführenden Drähte zu vermeiden, empfehlen wir folgende Anordnung:

1. Verminderung der Gefahrpunkte, d. h. der kreuzenden Stellen durch möglichste gruppenweise Zusammenlegung der Fernsprechleitungen;

2. Sicherung der kreuzenden Stellen durch Fangedrähte unterhalb der Fernsprechleitungen, im Nothfall durch Aufsattelung von Schutzleisten auf die Arbeitsleitung;
3. Verwendung von isolirten Leitungen (sogen. Vorpostenkabel) für die Fernsprechdrähte, welche vereinzelt die Arbeitsleitung kreuzen müssen (Einführungsleitungen zu den Apparaten z. B.) und zwar in der Länge der Stützpunkt-Spannweite an den Kreuzungsstellen.

Gegenseitiger guter Wille muss allerdings vorhanden sein. Wenn die Bahnverwaltung annehmen darf, dass technisch falsche Ausführungen nicht verlangt werden können, wird sie im vollen Vertrauen die Bedingungen annehmen, welche die Telegraphenbehörden stellen.

Für die elektrischen Bahnen in Preussen ist der Erlass des Kleinbahnengesetzes von grosser Bedeutung. Wir haben schon im Anfang dieses Artikels darauf hingewiesen, dass durch dieses Gesetz Rechtsunklarheiten beseitigt sind.

Es ist selbstverständlich, dass die Reichs-Telegraphenverwaltung in dem Gesetz volle Wahrung ihrer Interessen gefunden hat, doch hat es den Anschein, als wenn die Kampflust einzelner Herren damit nicht gestillt ist. Diese sprechen in Vereinsversammlungen gegen die Starkstromanlagen, schildern deren Gefahren und geniren sich nicht, zu behaupten, durch die Rücksicht auf möglichst billige Herstellung litte die allgemeine Sicherheit. Sie halten sich für geschäftskundig genug, um zu behaupten, die Elektrizitätswerke rentirten so gut, dass sie die kostspieligsten Anlagen machen könnten. Es ist ja sehr bequem, auf anderer Leute Rechnung den Wohlthäter zu machen.

Wie man in den Wald ruft, so schallt es zurück. Die Industrie verwahrt sich gegen die fortgesetzten Angriffe, sie findet in denselben die versteckte Behauptung, als handelten die Unternehmer von Starkstromanlagen frivol, als wenn sie im Hinblick auf die Kosten Ausführungen zuliessen, welche den Sicherheitsansprüchen nicht genügen. Allerdings spielt der Kostenpunkt eine wichtige Rolle, das ist selbstverständlich, das weiss auch die Post sehr wohl, indem sie beispielsweise trotz der damit verbundenen Mängel bei den Fernsprechanlagen die Erde zur Rückleitung nimmt, um einen zweiten Draht zu ersparen. Wenn eine Starkstromanlage mit blanken Leitern gebaut wird, weil sie ohne solche gar nicht möglich sein würde, so kann das für die Telegraphen- und Fernsprechanlagen insofern unbequem werden, als für solche Schwachstromleitungen, welche nach Inbetriebsetzung der Starkstromanlage gebaut werden, die Schwachstrom-Interessenten den Betriebsschutz auf eigene Rechnung auszuführen haben. Je weniger Starkstromanlagen gebaut werden, je weniger Unbequemlichkeiten hat der Schwachstrom, und die Industrie glaubt, dass dieses der Grund ist, weshalb die Lärmtrommel geschlagen wird, weshalb die Gefahren übertrieben und die konzessionirenden Behörden vor Sorglosigkeit gewarnt werden. Aber dieser Kampf wird nicht von den Behörden, sondern nur von einzelnen Heissspornen geführt. Das Kleinbahnengesetz lässt die Zunahme des Baues elektrischer Bahnen erwarten und die maassgebende Instanz ist der Regierungspräsident, die technische Aufsicht liegt bei den Eisenbahnbehörden, nicht bei dem Reichs-Postamt.

Nun, wir bezweifeln nicht, dass auch dieses Mal die Gemüther sich beruhigen werden, und das friedsame Zusammenwirken aller elektrischen Betriebe keine Störung erleiden wird.

Doch zum Schluss noch ein Nachspiel. Vor einiger Zeit brachten die Tageszeitungen die Notiz, dass der Kurator einer Universität gegen die weitere Ausdehnung des elektrischen Bahnbetriebes (eine in der Stadt noch bestehende Pferdebahn hat in Aussicht genommen, den elektrischen Betrieb einzuführen) Bedenken erhoben habe, weil der Bahnbetrieb die magnetischen Arbeiten im physikalischen Universitätsinstitut beeinflusse und letztere nur Nachts ausgeführt werden könnten. Diese Notiz ist nicht widerrufen, sie wird also wohl richtig sein.

Es ist ganz zweifellos, dass die befürchteten Störungen eintreten und dass dieselben schon jetzt vorhanden sein werden, wo eine der vorhandenen Strassenbahnen elektrisch betrieben wird. Diese Einwirkungen machen sich auf weite Entfernungen bemerkbar. Es kommt wenig darauf an, ob der elektrische Strom in grösserer oder geringerer Nähe zur Verwendung gelangt. Andere Störungen als durch Elektrizität sind in der Nähe weit mehr zu fürchten. Jeder Hausbau, jeder vorbeirollende schwere Wagen stört die Beobachtung. Darf deshalb die Bauthätigkeit ruhen oder der Strassenverkehr stocken? Das physikalische Institut in Berlin hat sich die störende Beeinflussung durch die Fundirung der Pfeiler der Marschallsbrücke seiner Zeit gefallen lassen müssen.

Die der reinen Wissenschaft dienenden Institute, welche die dem städtischen Verkehr eigenthümlichen Störungen nicht vertragen können, sollten aus diesen in die Einsamkeit verlegt werden. Das ist schon in einem Fall geschehen. Wegen dieser unvermeidlichen Störungen wurde schon vor Entwicklung der Elektrotechnik die Berliner Sternwarte als Sonnenwarte nach Potsdam verlegt. Eine Universität ist aber in erster Linie eine Lehranstalt, und lehren lässt sich auch an beeinflussten Instrumenten, vielleicht erst recht.

Ganz in diesem Sinne sprach sich Elektrical Review aus. In Nr. 803 vom 14. April d. J. ist auch dort von der Beeinflussung der Instrumente im Royal College of Science and the City and Guilds Institute die Rede. Der Verfasser kommt schliesslich zu dem Ausspruch:

„*Magnetic measuremento are important, but they are not sufficiently so to stop public progress, and if the professors are not clever enough, to screen the instruments from the magnetic elisturbances, they must find some Salisbury Plain oc Yorkshire moore, where special electric and magnetic work can be elone.*“

Das ist etwas drastisch aber richtig, und wenn der Mann der Wissenschaft absolutes Fernbleiben jeglicher Störung gebraucht, so muss er in die Lüneburger Haide oder in eine ähnliche Einöde ziehen. Unmögliches zu verlangen ist verkehrt, das soll man nicht vergessen. Dass die Störungen, welche wahrscheinlich auch wieder in der Rückleitung gesucht werden, das überhaupt erreichbare Minimum betragen, ist schon durch die Bedingungen der Postbehörde sicher gestellt, einen absoluten Schutz für die empfindlichen Instrumente des physikalischen Instituts gibt es aber nicht, ein solcher ist auch nicht nöthig. In der Stille der Nacht, wo der Bahnbetrieb ruht, studirt sich am besten und ein Deutscher Gelehrter wird dem öffentlichen Verkehr gewiss gern dieses persönliche Opfer bringen.

K.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2822 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 2834 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen arithmetischen Fahrschein-Verzeichnisse (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 2852 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Beschränkungen im Güterverkehre des Ungarischen Netzes der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 2874 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der dem Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande angehörenden Verwaltungen), betreffend Verbot der Einfuhr von Geldmünzen nach Belgien (abgesandt am 20. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der VII. internationale Strassenbahnen-Kongress.

In Fortsetzung des Berichtes hierüber in Nr. 72 S. 691 d. Ztg. theilen wir nachstehend den weiteren Verlauf dieser Kongressberathungen mit.

Bezüglich der Fahrscheinausgabe und der Kontrole im Strassenbahnverkehre äusserte sich Direktor Röhl (Hamburg) dahin, dass in dem Bestreben, die Fahrscheine möglichst vollkommen zu gestalten, dieselben oft komplizirt werden. Der Fahrschein soll eine deutliche Quittung für den Passagier bilden und durch die Farbe den Geldwerth bezeichnen, damit eventuell die Passagiere einander kontroliren können, andererseits soll er dem Kontroleur die Kontrole ermöglichen; es müsse daher die Fahrkartengestaltung und Kontrole einfach und den örtlichen Verhältnissen entsprechend gestaltet werden. Neben den ständigen müssten auch einige fliegende Kontroleure verwendet werden, damit der Kondukteur nie sicher sei, ob er nicht weiter noch einmal kontrolirt wird. Die Versammlung trat diesen Ansichten bei.

Ueber die Frage des Schmiermaterials für Lokomotiven und Wagen referirt für den abwesenden Direktor Billen (Haag) Fischer-Dick (Berlin), indem er ausführte, dass der Unterschied zwischen den Kosten für Mineralöl und für konsistentes Fett im allgemeinen unbedeutend sei, da beide bei guter Anwendung fast dieselben Ergebnisse liefern, weshalb man sich nicht zu Gunsten des einen oder des anderen Schmiermaterials aussprechen könne. Diesen Ausführungen schloss sich die Versammlung an.

Die auf der Tagesordnung stehende weitere Frage: Welches sind je nach den Umständen und unter Ausschluss von Konkurrenzfällen die Grundlagen der Tarifbildung oder die zur Förderung des Verkehrs zu gewährenden Erleichterungen? wurde wegen Abwesenheit des Referenten und wegen der Wichtigkeit des Gegenstandes der nächsten Konferenz vorbehalten.

Es wurde sodann das Budget des Vereins für das nächste Jahr votirt und eine Statutenänderung dahin beschlossen, dass verdienstvolle ordentliche Mitglieder, welche dem Vereine aus irgend einem Grunde nicht mehr angehören, zu Ehrenmitgliedern ernannt werden können.

Es folgten hierauf verschiedene Mittheilungen. Direktor Pieper (Hamburg) machte Mittheilungen über die Verbesserung der Räder, um das Stossen derselben möglichst zu vermeiden. Hippe (München) und Röhl (Hamburg) theilten ebenfalls ihre Erfahrungen auf diesem Gebiete mit. Neufeld (Crefeld) wies auf eine neue Erfindung hin, durch welche bei einem Strassenbahnwagen die animalische Kraft durch einen Gasmotor ersetzt sei und Stössner (Dresden) theilte mit, dass es ihm nach langwierigen Versuchen gelungen sei, einen technisch unanfechtbaren Gasmotorwagen in Betrieb zu setzen; bezüglich der Betriebskosten, die von den örtlichen Preisen des Gases abhängen, könne man jedoch noch kein Urtheil fällen. Roth (Nürnberg) hielt diese Erfindung für zukunftslos. Schröder (Hamburg) machte auf die Kabelbahnen aufmerksam und Ziffer (Wien) versprach hierüber und über andere Motoren bei der nächsten Konferenz einen Vortrag zu halten. Mit den Wahlen in die Direktion und in den Ausschuss sowie der Dankrede des Vorsitzenden endete sodann die Versammlung.

Rechtzeitige Beschaffung von Kohlenvorräthen.

Vom K. K. Handelsministerium wurden die betreffenden Handels- und Gewerbekammern auf den erfahrungsmässigen Uebelstand aufmerksam gemacht, dass zur Zeit der Zuckerrübenkampagne und besonders im Herbste die Noth an Kohlenwagen empfindlich hervortritt, trotzdem die Bahnverwaltungen fortwährend ihre Kohlenwagen so vermehren, dass die Zahl derselben Ende 1892 gegen das Vorjahr um 1 372 Wagen erhöht erscheint. Zu dieser Wagennoth tragen ausser dem regellosen Transport von Rüben und der zur Zuckerfabrikation benöthigten anderen Materialien auch noch die unzureichenden Geleise in einigen Stationen bei, deren Verbesserung nur allmählich geschehen kann. Der Hauptgrund des Uebels aber liegt darin, dass die grösseren Kohlenkonsumenten und Fabriken sich nicht schon früher mit Kohle versehen, wodurch dann Stockungen im Kohlentransporte entstehen, wofür die Bahnen nicht verantwortlich gemacht werden können. Zur Illustrirung dieser Zustände werden in dem in Nr. 107 des „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." enthaltenen Erlasse mehrere statistische Daten angeführt, mit der Einladung an die Kammern, ihren Einfluss auf die Kohlenkonsumenten wegen rechtzeitiger Bevorräthung geltend zu machen, nachdem die diesbezüglichen Cirkularerlässe der K. K. Generalinspektion aus den früheren Jahren ohne Erfolg geblieben sind, da sonst die Bahnverwaltungen genöthigt wären, für die nicht rechtzeitige Be- oder Entladung der Kohlenwagen die Tarif- bezw. die vertragsmässige Gebühr unnachsichtlich zu erheben.

Anklebezettel für die mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen.

Infolge einer Anfrage hat das K. K. Handelsministerium entschieden, dass auch nach der am 1. September d. J. in Wirksamkeit getretenen Regelung des Transportes explosiver Gegenstände, die derselben nicht entsprechenden alten Anklebezettel bis zu deren Verbrauch benutzt werden können, bei Bestellung neuer Vorräthe von Anklebezetteln aber auf die Vorschrift der bezogenen Anordnung Rücksicht zu nehmen sei, wonach dieselben in blauem Druck die Bezeichnung: „Explosive Güter" zu tragen haben.

Eisenbahntarifarische Maassnahmen zur Förderung der Mühlenindustrie.

Für die diesbezüglich Ende Oktober d. J. in Aussicht genommene Enquete hat das K. K. Handelsministerium einen Fragebogen an die betreffenden Korporationen versandt. Dieser Bogen enthält folgende Fragen: 1. Gegen welche Einrichtungen der Eisenbahnen (Tarife, Beförderungsbedingungen usw.) richten sich die Beschwerden der Oesterreichischen Mühlenindustrie, insoweit dieselbe von bahnseitigen Maassnahmen Abhilfe erhoffen kann? 2. Insofern diese Beschwerden bei einzelnen Gruppen Oesterreichischer Mühlen von einander abweichen, welche sind die einzelnen in Betracht zu ziehenden Gruppen? 3. Welche bahntarifarischen Maassnahmen werden in Vorschlag gebracht: a) zur Behebung der Beschwerden im allgemeinen, b) nach den einzelnen Gruppen laut Punkt 2? 4. Wird es insbesondere für wünschenswerth erachtet, an der ungleichen Tarifirung zwischen Getreide und Mahlprodukten in der Weise festzuhalten, dass für Mahlprodukte höhere Tarife als für Getreide eingehoben werden? 5. Erscheinen neben den zu 3 und 4, event. für grössere Gruppen in Antrag zu bringenden, verschiedenen tarifarischen Maassnahmen noch Spezialbegünstigungen für einzelne Mühlen oder kleinere Gruppen solcher zulässig, event. nothwendig, und unter welchen Bedingungen?

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat dem Krainischen Landesausschusse in Laibach die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zweigbahn von einem geeigneten Punkte der Rudolfbahn zwischen Krainburg und Jauerburg in die Wochein im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Schleppbahnen in Oesterreich zu Ende 1892.

Zu Anfang des Jahres 1892 standen in der Oesterreichischen Reichshälfte 1 180 Schleppbahnen mit 979,151 km Länge im Betriebe. Im Laufe des Jahres 1892 sind anlässlich Eröffnung 68 neuer Schleppbahnen und Verlängerung bestehender Industriebahnen hinzugekommen 60,041 km Länge, und infolge theilweiser Abtragung bestehender Anlagen, sowie gänzlicher Auflassung von 22 Schleppbahnen in Abfall gekommen 15,981 km Länge. Der wirkliche Zuwachs beläuft sich sonach auf 46 Schleppbahnen mit 44,060 km Bahnlänge. Es beträgt daher der Gesammtstand dieser Bahnen Ende 1892: 1 226 Schleppbahnen mit 1 023,211 km Länge. Hinsichtlich der Spurweite und der in Verwendung stehenden Betriebsmotoren theilen sich dieselben ein in: a) normalspurige Bahnen mit Dampfbetrieb 879 mit 782,118 km, b) normalspurige Bahnen mit animalischer Betriebskraft 267 mit 165,931 km, zusammen 1 146 mit 948,049 km Länge; c) schmalspurige Bahnen mit Dampfbetrieb 10 mit 22,500 km, d) schmalspurige Bahnen mit animalischer Betriebskraft 70 mit 52,662 km, zusammen 80 mit 75,162 km Länge.

Bücherliche Eintragung der Wiener Stadtbahn.

Das Wiener Landesgericht hat im Eisenbahnbuche die Eröffnung einer vorläufigen Einlage für die 3 Hauptlinien: die Gürtellinie, die Donaustadtlinie und die Vorortslinie angeordnet.

Verlängerung der einjährigen Verjährungsfrist für Fracht- und Gebühren-Rückerstattungsansprüche.

In der zu Jenbach abgehaltenen Direktorenkonferenz wurden dem „Tarifanzeiger" zufolge diesbezüglich folgende Grundsätze festgestellt: 1. In jenen Fällen, wo nach der Be-

stimmung des Militärtarifes bei der Gebührenberechnung immer ausnahmslos der Militärfrachtsatz anzuwenden ist, ist das Verlangen der Berechnung nach dem Civiltarife, bezw. um Rückvergütung der Differenz dagegen, innerhalb 2 Jahren zu stellen. Vom Zeitpunkte der endgültigen administrativen Austragung eines derartigen Rückvergütungsanspruches läuft die in § 61 (4) des Betriebsreglements (entspricht dem § 50 des Vereins-Betriebsreglements) normirte einjährige Verjährungsfrist. 2. Die Oesterreichischen Bahnverwaltungen vermögen mit Rücksicht auf § 1502 Allg. Bürg. Gesetzb. eine Verlängerung der einjährigen Verjährungsfrist nicht zuzugestehen. (Dieser Paragraph lautet: Der Verjährung kann weder im voraus entsagt, noch kann eine längere Verjährungsfrist, als durch die Gesetze bestimmt ist, bedungen werden.) 3. Die im Anhange zur Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen vom Jahre 1892 aufgenommene Bestimmung über eine drei- bezw. fünfjährige Frist für Bemängelungen erscheint durch die Bestimmung des § 61 (4) des Betriebsreglements aufgehoben.

Zsitvathalbahn.

Am 19. August d. J. fand in Budapest die konstituirende Generalversammlung dieser Bahn statt. In den Direktionsrath derselben wurde auch ein Vertreter der Mitkonzessionäre Sönderup & Co. in Berlin gewählt. Diese mit 42,5 km Länge und einem Kostenaufwand von 1 480 000 fl. projektirte Lokalbahn wird von der Station Gross-Surány der Linie Tót-Megyer-Nagy-Bélicz der Königlich Ungarischen Staatsbahnen ausgehen und im Bereiche des Komitates Barcs über Verebély nach Aranyos-Maroth als Endstation führen.

Schadenersatz für ein auf dem Bahnkörper verunglücktes Pferd (Rechtsfall).

Auf einer Wegübersetzung der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen verletzte sich ein Pferd dadurch schwer, dass es sich mit dem Hufe zwischen der kurrenten und der eisernen Leitschiene einklemmte und erst nach halbstündiger Bemühung frei gemacht werden konnte, infolge dessen es gebrauchsunfähig wurde und dem Pferdeschlächter übergeben werden musste. Der Eigenthümer klagte nicht nur auf die Differenz gegenüber dem wirklichen Werthe des Pferdes, sondern auch auf die Kosten der versuchten Heilung desselben und die von ihm während dieser Zeit für das Leihen eines fremden zu seinem Gewerbe benöthigten Pferdes bezahlte Tagesmiethe. Die erste Instanz wies alle diese Ansprüche aus folgenden Gründen ab: Es wurde zwar festgestellt, dass für die Entfernung der kurrenten von der eisernen Leitschiene 67 mm vorgeschrieben sind, dass ferner an dem Unfallstage noch mehrere andere Pferde dort gestürzt waren und dass die Eisenbahndirektion hierauf sofort die eiserne Leitschiene entfernen und durch das früher gebräuchliche Polsterholz ersetzen liess. Es wurde aber vom Kläger nicht erwiesen, um wie viel diese Entfernung weniger als 67 mm betrug, da die vernommenen Zeugen sehr unbestimmt aussagen, der Augenschein sich jetzt nicht mehr vornehmen lässt und es der Kläger unterlassen hat, den Beweis zum ewigen Gedächtniss aufnehmen zu lassen. Da seine Behauptungen nur Wahrscheinlichkeiten sind, so kann ein Verschulden des K. K. Bahnärars wegen Fehlerhaftigkeit der Leitschiene gerichtsordnungsmässig um so weniger angenommen werden, als vorliegend nicht das Unfallgesetz vom 5. März 1869 anwendbar ist, welches allerdings ein Verschulden der Eisenbahnen präsumirt. Der K. K. Oberste Gerichtshof bestätigte dagegen das dieses Erkenntniss aufhebende Urtheil der zweiten Instanz, welches aus privatrechtlichen Grundsätzen dem Begehren des Klägers gegen dessen Erfüllungs- und Schätzungseid Folge gab. In den Gründen wird weiter ausgeführt, dass die Bahnverwaltung selbst zugibt, dass die Entfernung der beiden Schienen von einander kaum 45 mm, mithin viel weniger die vorschriftsmässigen 67 mm betrug, dass aber andererseits die unbestimmte Aussage der Zeugen gerichtsordnungsmässig durch den Erfüllungseid des Klägers ergänzt werden kann und dass nach den gepflogenen Erhebungen kein Grund vorliegt, ihn zum Schätzungseide, über den von ihm erlittenen Schaden nicht zuzulassen (Röll'sche Sammlung Nr. 22 vom Jahre 1893).

Elektrische Lokalbahn in Prag.

Am 1. d. Mts. wurde die bisher nur von der Belvedereanhöhe in Prag bis zum Königlichen Thiergarten im Betriebe stehende elektrische Lokalbahn vom letztgenannten Punkte bis zum Lustschlosse in Bubenc für den Personenverkehr eröffnet.

Dampfstrassenbahn in Klausenburg.

Am 28. August d. J. wurde die mit Dampf betriebene Strassenbahn in Klausenburg eröffnet. Dieselbe geht von dem Bahnhof der Stadt Klausenburg der Linie Budapest-Grosswardein-Kronstadt-Predeal der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der Szamosthalbahn aus, durchschneidet die Stadt in ihrer ganzen Ausdehnung und zweigt im Bereiche dieser nach mehreren Richtungen ab. Die Strassenbahn soll demnächst bis Hideg-Szamos fortgesetzt werden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Einander abschwächende Momente beherrschten den Geldmarkt: Die Zollverhandlungen mit Russland nehmen einen günstigen Fortgang; von dort treffen grössere Bestellungen auf Lokomotiven und Wagen bei hierländischen Fabriken ein; der letzte Ausweis über die Kassenbestände des Staates in beiden Reichshälften imponirt durch deren Höhe; die bedeutenderen Exportbahnen weisen fortwährend bessere Einnahmen aus. Dagegen beunruhigten die Finanzlage in Italien; die Schwierigkeiten der Finanzirung der Wiener Stadtbahn und der starke Rückgang des Silberpreises, welcher zumeist dadurch hervorgerufen wurde, dass die Regierung den bisherigen Einlösungspreis von 90 fl. für 1 kg auf 57 fl. herabgesetzt hat und vom Jahre 1896 ab diese zur Prägung der Kronen einstweilen nöthige Einlösung ganz einstellt. Dessen ungeachtet behaupteten sich die Kurse der Bahnaktien ziemlich fest. So notiren: Nordbahn (2887,50), Nordwestbahn (215), Elbethalbahn (238,50) und Staatsbahn (304.75). Südbahn (103) war infolge von Realisirungen etwas schwächer. Dasselbe war mit den beiden Duxer Bahnen deshalb der Fall, weil deren finanzielle Verhandlungen mit der Regierung sich in die Länge ziehen. Schliesslich trat, trotz des wieder gestiegenen Goldagios (Devise London 126) doch eine hoffnungsreichere Stimmung ein, weil ein hochoffiziöser Artikel des Ungarischen Regierungsblattes „Nemzet“ die vorübergehenden Ursachen dieser sonst sehr betrübenden Erscheinung klar darlegt.

Aus Russland.

Projektirte Kanalverbindung des Baltischen mit dem Weissen Meere.

Dass die Russische Regierung in den letzten Jahren ihr Hauptaugenmerk auf die Erschliessung jener Gegenden des weiten Reiches gerichtet hat, deren unermessliche natürliche Reichthümer aus Mangel an Verkehrswegen für die Gesammtheit bis dahin so gut wie verloren gingen, das sehen wir an dem mit aller Energie in Angriff genommenen Riesenwerk der Sibirischen Bahn, das geht aber auch hervor aus anderen wichtigen Maassregeln, die sich augenblicklich in Bezug auf den Norden des Europäischen Russlands vorbereiten.

Aus den betreffenden Regierungskreisen verlautet nämlich, dass in nächster Zeit eine besondere berathende Versammlung, bestehend aus höheren Vertretern aller Ministerien und anderer Regierungsinstitutionen, organisirt werden wird, um über eine Reihe für den ökonomischen Wohlstand des nördlichen Russlands ausserordentlich wichtiger Fragen Beschluss zu fassen und die Realisirung derselben möglichst bald ins Werk zu setzen. Einige dieser Maassnahmen fallen besonders auf. So stehen u. a. auf der Tagesordnung die Fragen über die Durchführung eines das Baltische Meer mit dem Weissen Meer verbindenden grossen Kanals, über Verbindung der wichtigsten Industriepunkte des Nordens durch Eisenbahnen mit dem Schienennetze des Reiches, und was der Maassnahmen mehr sind zur Exploitirung der natürlichen Reichthümer der Gouvernements Archangelsk, Olonez, Wologda und Perm (im Norden). Besonders hat man im Auge die Hebung und Entwickelung der Fischereibetriebe, aus denen gegenwärtig nicht die Russen, sondern die Norweger und andere Umwohner der Skandinavischen Halbinsel den Hauptnutzen ziehen. Der berathenden Versammlung wird ein reiches Material in Bezug auf den Russischen Norden, gesammelt von den verschiedenen Expeditionen und den betreffenden Gouverneuren, zur Verfügung stehen. Dass der Norden Russlands bisher übermässig stiefmütterlich von der Staatsregierung in Bezug auf die Erschliessung desselben für den Verkehr durch Anlage von Eisenbahnen, Kanälen oder Chausseen behandelt worden ist, das zeigt ein Blick auf die Eisenbahnkarte, denn jenseits der Wolga sind nur wenige vereinzelte Bahnen bisher vorhanden. Nun entsteht aber die Frage, ob das Land in jenen unwirthlichen Gebieten Russlands, in denen Schnee und Eis und langandauernde starke Kälte das Regiment führen, überhaupt eine Produktion hat, die so gross ist, dass sie die Anlage theurer Verkehrswege lohnend erscheinen lassen. Es darf daher mit Interesse dem Resultate der Erhebungen, die nunmehr angestellt werden sollen, entgegengesehen werden, denn sie werden zweifellos vielfache belehrende Aufklärung geben.

Vergünstigung für die Schuljugend.

Zum Schutz der lernenden Jugend, welche in Eisenbahnwagen III. Klasse fährt, vor etwaigen schädlichen Einflüssen seitens anderer Passagiere, wurde im Juli 1891 vom Ministerium der Verkehrsanstalten die Verfügung erlassen, dass in

Zeiten grösseren Andranges der lernenden Jugend zu den Eisenbahnen besondere Wagen für die Beförderung der Schuljugend in Verkehr gestellt werden. Darauf wurde die Frage angeregt, ob in diesem Fall auch Studenten der höheren Lehranstalten zur „lernenden Jugend" zu zählen seien, für die jener Vorzug gelte. Diese Frage ist nun, wie aus Russischen Blättern zu ersehen, in der Weise entschieden worden, dass das Eisenbahndepartement zur Erklärung jener Verfügung mittheilt, dass dieselbe sich nicht auf Studenten erstrecke, da diese als erwachsene Menschen nicht mehr der für Schüler verordneten Bevormundung bedürfen.

Anschliessend hieran können wir noch mittheilen, dass die Lehrenden und Lernenden, welche in der Zeit vom 15. August bis zum 15. September die Zarskoje Sselobahn befahren, einen Rabatt von 80 % vom Passagiertarif erhalten haben.

Eisenbahntransport von Frachten in geschüttetem Zustande.

Es sind neue temporäre Regeln über den Eisenbahntransport von Frachten in geschüttetem Zustande publizirt. Die neuen Regeln, welche mit dem 1. d. Mts. eingeführt wurden, unterscheiden sich von den bisher geltenden Regeln nicht wesentlich. Es ist nur die Liste der Waaren, welche in geschüttetem Zustande transportirt werden können, etwas ergänzt und andererseits Mohn und Kleie aus dieser Liste ausgeschlossen. Die Zahlung für Benutzung des Lattenwerks, welches die Wagenthüren verschliesst, ist für den ganzen Transport von 50 auf 75 Kop. erhöht.

Normaler Gewichtsverlust der Frachten beim Eisenbahntransport.

Den normalen Gewichtsverlust der Frachten beim Eisenbahntransport setzt eine Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten folgendermaassen fest:

1. für trockene Gegenstände . . . . 1,0 %
2. für Getreidefrachten, die in Tara transportirt werden . . . . 0.5 „
3. für Getreidefrachten, die direkt in den Wagen geschüttet sind . . . . 1,0 „
4. für Mais, der in Tara und direkt in den Wagen aufgeschüttet transportirt wird, pro 250 Werst 1 %, unter der Bedingung, dass der Gesammtverlust nicht mehr beträgt als . . . . 5,0 „

Nicht volle 250 Werst werden für voll gerechnet.

Kasan-Rjäsan: Bevorstehende Eröffnung.

Auf der im Bau begriffenen Eisenbahnlinie Moskau-Kasan wird für die Strecke Kasan-Rjäsan der Passagier- und Waarenverkehr spätestens im November d. J. eröffnet werden. Für die Eisenbahnbrücke über die Kasanka sind die Caissons bereits lange gelegt und wird gegenwärtig eifrig an dem Steinbau der Brücke gearbeitet. Bis Alatyr wird der Waarenverkehr Ende dieses Monats eröffnet. Der Personenverkehr findet schon jetzt von Stassowo bis Rjäsan statt. Der Bau der neuen Bahn hat 31 000 R. pro Werst gekostet.

Eröffnung der Semettschino-Zweigbahn der Ssysran-Wjasmabahn.

Die Verwaltung der Staatsbahnen macht bekannt, dass der regelmässige Passagier- und Güterverkehr auf der Semettschino-Zweigbahn der Ssysran-Wjasmabahn am 1. August d. J. eröffnet ist. Die Zweigbahn führt von der Station Wernadowka zum Flecken Semettschino im Gouvernement Tambow und ist 25 Werst lang.

Eröffnung der Prinarew-Eisenbahn.

Auf der Prinarew-Eisenbahn soll mit dem 1. August d. J. der Passagier- und Frachtverkehr eröffnet worden sein; die Bahn ist der Verwaltung der Warschau-Terespoler Bahn übergeben.

Stand der Eisenbahnbauten.

Von dem Fortgang der Arbeiten der Rjäsan-Uralsker Bahn kann heute berichtet werden, dass auf der Eisenbahnlinie Tambow-Kamyschin seit dem 15. Juli d. J. ein regelmässiger Waarenverkehr von der Station Uwarowo nach Tambow stattfindet, ferner dass die Arbeiten auf der Sserdobsker Linie der Bahn sich ihrem Ende nähern (binnen weniger Wochen soll der Frachtenverkehr auf dieser Linie eröffnet werden und gegen Ende dieses Monats der Passagierverkehr) und endlich, dass die Tambow-Balaschower Linie der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn gegenwärtig beinahe fertig ist; auch die interimistische Eisenbahnbrücke auf dieser Linie ist hergestellt und dieser Tage erprobt worden; Züge mit Eisenbahnmaterial gehen bereits auf der ganzen Linie.

Neben dem rüstigen Fortgang und der Förderung der Bauarbeiten der bereits zur Bauausführung genehmigten Linien plant die Gesellschaft den Bau verschiedener Verbindungslinien, welche keine bedeutenden Ausgaben erfordern und dabei die im Rayon der Ssysran-Wjasmaer und der Orenburger Eisenbahn belegenen Gebiete in direkte Verbindung mit den südlichen Gouvernements bringen. Es sollen einmal die Balaschow-Kamyschiner und die Atkarsk-Balandaer Linie mit einander verbunden werden, anderseits die Balandaer Linie über Petrowsk und Wolsk hinaus verlängert werden, da von Petrowsk bis Pensa nur noch 100 Werst und bis Kusnezk 120 Werst sind.

Ferner will die Gesellschaft den nördlichen Distrikt der Bahnlinie Balaschow-Pensa mit Fortführung derselben nach der Stadt Saransk ausbauen. Ausserdem beabsichtigt die Bahn eine Zufuhrlinie von der Nikolajewschen Slobode, gegenüber Kamyschin, nach dem Eltonsee (grösste Salzindustrie) zu bauen.

Für diese Projekte steht jedoch noch die Genehmigung der Staatsregierung aus.

Aus Frankreich.

Die Aenderung der Lokalbahngesetzgebung.

Im Namen des Ausschusses, der mit Prüfung des Gesetzentwurfs, betreffend Aenderung des Lokalbahngesetzes von 1880, betraut war, hat der Abgeordnete Georges Cochery im Juli d. J. der Kammer seinen Bericht erstattet, dem wir nach „La voie ferrée" folgendes entnehmen:

Der Hauptunterschied zwischen den Lokalbahngesetzen von 1865 und 1880 besteht darin, dass jenes eine einmalige Beihilfe zum Bau, dieses dagegen eine dauernde Zinsengewähr bewilligte. Unmittelbar nach Erlass des Gesetzes von 1880 schien dem Lokalbahnbau ein gewisser Aufschwung gegeben zu sein; denn 1882 wurden 457 km, 1885 = 744 km, dann aber erst nach längerer Zeit 1891 wieder 693 km konzessionirt. Im ganzen waren Ende 1891, also in 11 Jahren, 3 475 km unter der Herrschaft des Gesetzes von 1880 konzessionirt; fernere 314 Kilometer, bei deren Konzessionsertheilung noch das Gesetz von 1865 galt, unterwarfen sich dem neuen Gesetz, für 28 km verfiel die Konzession oder wurde aufgegeben, sodass 3 761 km blieben, von denen sich nur 1 710 km im Betriebe befanden. Die Anlagekosten haben sich unter dem Gesetz von 1880 zwar erheblich vermindert, doch betrugen sie von 1886 bis 1891 durchschnittlich immer noch 88 000 Frcs. für 1 km und legten dem Staat und den Departements auf Grund der Zinsengewähr eine Last von 2 700 Frcs. für das Jahr und Kilometer auf. Bezüglich des Betriebes hat keine Linie einen Reinertrag gegeben, der Zinsen und Tilgung des Anlagekapitals gedeckt hätte; nur bei einigen Linien wurden diese Lasten theilweise durch den Reinertrag aufgebracht, die meisten vermochten aber nicht einmal ihre Betriebskosten aus ihren Einnahmen zu bestreiten. Im Jahre 1891 beliefen sich die Lasten des Staates, der Departements und der Gemeinden für 2 295 km im Betriebe befindlicher Lokalbahnen auf 7 535 212 Frcs. oder 3 283 Frcs. für 1 km. Besonders drückend war die Last im Allierdepartement, wo für ein Netz von 160 km an Kapital 426 428 Frcs. bereits gezahlt und 400 000 Frcs. noch zu zahlen sind; hierzu kommen an Betriebsfehlbetrag 306 079 Frcs. für 1889, 369 463 Frcs. für 1890 und 435 152 Frcs. für 1891, im ganzen also 1 110 694 Frcs. Ferner hatte der Staat 1889 = 170 000 Frcs., 1890 = 190 000 Frcs. und 1891 = 200 537 Frcs., im ganzen also 560 537 Frcs. zu zahlen; demnach erforderte die Gewähr des Staates und Departements für 160 km im Betriebe stehende Bahnen in 3 Jahren 1 671 231 Francs oder mehr als 10 000 Frcs für 1 km.

Die gesammten Französischen Lokal- und ihnen gleichzustellenden Strassenbahnen haben eine Konzessionslänge von 5 348 km und eine Betriebslänge von 3 914 km. In Belgien betragen die Nebenbahnen 16.4 % aller Eisenbahnen, in Holland 14,3 %, in Italien 14 %, in Frankreich dagegen nur 7,2 %. Wenn die Gesetze von 1865 und 1880 so trostlose Ergebnisse gezeitigt haben, so liegt das daran, dass die Anwendung nicht im Sinne der Urheber erfolgte. Deshalb darf aber weder mit dem Bau von Lokalbahnen aufgehört, noch auch bei ihrer Herstellung auf die wahrscheinliche Betriebseinnahme das Hauptgewicht gelegt werden. Es müssen zunächst zu den jetzt bestehenden 37 500 km Eisenbahnen noch fernere 10 000 km hinzutreten, und auch dann genügt ein solches Verhältniss noch nicht; denn Deutschland hat 7,9 km, England 10,3 km, Belgien 17,8 km, Frankreich dagegen nur 6,9 km auf 1 Geviert-Myriameter Flächenraum. Frankreich hat also verhältnissmässig weniger Eisenbahnen als Länder von minder reichen Hilfsquellen; der Lokalbahnbau darf deshalb nicht verlangsamt werden.

Alle Departements, die Lokalbahnen unter Zinsgewähr konzessionirt haben, haben sich schwere Lasten auferlegt, und meistens ist es die Vergebung in Bausch und Bogen, von der die trostlosen Ergebnisse herrühren. Die Bau- und Betriebsvergebung gegen feste Vergütung kann niemals die Interessen der Bevölkerung, des Betriebsführers und des Konzessions-

ertheilers vereinigen; denn der Staat und die Departements müssen mehr als die wirklichen Bau- und Betriebskosten bezahlen. Dieses Verfahren hat den sonderbaren Erfolg, dass die Lasten der Zinsengewähr für Staat und Departement höher werden als sie thatsächlich sind, und dass trotzdem die Beschaffung des Anleihekapitals für die Konzessionsgesellschaft schwieriger wird.

Angesichts solcher Ergebnisse bereitete der Minister der öffentlichen Arbeiten eine Verbesserung des Gesetzes von 1880 vor; ein Fragebogen wurde an die Generalräthe, Ingenieure, Präfekten und Konzessionsinhaber versendet und aus dem so gewonnenen Stoff ein vollkommen neues Gesetz ausgearbeitet. Der Staatsrath, dem der Entwurf zur Begutachtung unterbreitet wurde, war aber der Meinung, dass eine solche Ausdehnung des Besserungswerkes nicht angebracht sei und dass sich die bessernde Hand auf die drei Punkte, welche in letzter Zeit die Aufmerksamkeit der Kammer vorzugsweise auf sich gelenkt hätten, beschränken solle: nämlich 1. die finanzielle Betheiligung des Staates, des Departements oder der Gemeinde, 2. die Bau- und Betriebsvergebung gegen feste Vergütungssätze (forfaits) und 3. das Verhältniss des Aktien- zum Anleihekapital. Der Staatsrath hat seinen Ansichten in den Sitzungen vom 14. und 21. Januar 1892 in folgender Weise Ausdruck gegeben:

1. Der Entwurf behält den Zinssatz von 5 % und die Möglichkeit, die Fehlbeträge vollkommen zu decken, er bestimmt aber, dass in jedem Einzelfalle das Gesetz bezw. die Verordnung, welche die Gemeinnützigkeit erklären, die Dauer der staatlichen Mitwirkung, das Verhältniss, in dem sich der Staat an der Deckung der Fehlbeträge betheiligt und den Höchstbetrag der Last, die alljährlich den Staatsschatz treffen kann, je nach der Spurweite festsetzen. Einerseits erscheint es aber im Interesse der Geldbeschaffung seitens der Gesellschaft schwierig, der staatlichen Mitwirkung eine weniger lange Dauer als die Konzession zu geben, auch ist es zweckmässig, in dem allgemeinen Gesetz den Höchstbetrag der einzelnen Theile, aus denen die jährliche Beihilfe bestehen kann, festzusetzen, damit die Betheiligten im Voraus die Bedingungen kennen, unter denen ihre Unternehmungen genehmigt werden können. Andererseits hat das Gesetz in der gleichen Ziffer die Zinsen und den Tilgunsbetrag vereinigt und deren Satz auf 5 % festgesetzt; es kommt aber darauf an, beide Theile zu unterscheiden, damit der Tilgungsbetrag der Konzessionsdauer entsprechend gewählt und eine günstigere Behandlung der längeren Konzessionen vermieden werden kann. Nach dem gegenwärtigen Stande des Geldmarktes kann der Satz für die einfachen Zinsen auf 3,75 % bemessen und der Tilgungsbetrag bei gleichem Satz während der ganzen Konzessionsdauer mit 0,75 % (was einer Konzession von 48 Jahren entspricht) bemessen werden. Ausserdem ist im Interesse der Departements und des Staates der Theil der Beihilfe, welcher den Betriebsfehlbeträgen entspricht, auf 750 Frcs. für 1 km bezüglich der Lokalbahnen und auf 500 Frcs. bezüglich der Strassenbahnen zu begrenzen, damit nicht Konzessionen für Linien nachgesucht werden, die dem Staate und den Departements zu schwere Lasten auferlegen würden; die genannten Ziffern sind übrigens hoch genug, um alle wirklich nützlichen Linien unternehmen zu können. Schliesslich bedarf es ohne Rücksicht auf die sonstigen Abmachungen des Konzessionsvertrages einer Vorschrift, nach welcher der Konzessionsinhaber stets einen Theil, und zwar wenigstens ein Viertel des Anlagekapitals beizusteuern hat, damit er nicht nur dem Departement gegenüber gebunden, sondern auch an der Zukunft des Unternehmens betheiligt ist.

2. Bei Vergebung des Baues gegen feste Vergütung sind die Departements dem ausgesetzt, dass die Konzessionsinhaber trotz aller Ueberwachung einen zu grossen Nutzen beim Bau zu erzielen suchen werden und den Bau schlecht ausführen. Der Entwurf trifft daher das Richtige, wenn er die Vergebung des Baues gegen feste Vergütung verbietet und dagegen vorschreibt, dass das Anlagekapital innerhalb einer Höchstgrenze nach den wirklichen und gehörig geprüften Ausgaben festgesetzt werde; aber es ist billig, dass dem Konzessionsinhaber Ersparnissprämien bewilligt und den thatsächlichen Baukosten zugefügt werden können. In Anbetracht der bedauerlichen Ergebnisse, welche die Vergebung des Betriebes gegen feste Vergütung in den meisten Fällen gezeitigt hat, ist es auch angemessen, jede Vergebung in dieser Weise durchaus zu verbieten und zu verlangen, dass die Rechnungen zwischen Departement und Gesellschaft nach den wirklichen Ausgaben innerhalb bestimmter Höchstgrenzen, aber zutreffendenfalls unter Gewährung von Ersparnissprämien geregelt werden.

3. Der Entwurf lässt wie das Gesetz von 1880 zu, dass der Gesellschaft, falls sie schon die Konzession für andere im Betriebe befindliche Linien besitzt, gestattet werden kann, das gesammte Anlagekapital für die neue Linie durch Schuldverschreibungen zu beschaffen, falls der Minister die Reinerträge der älteren Linien für genügend anerkennt, um Zinsen und Tilgung der Anleihe zu decken; der Entwurf verlangt aber, dass diese älteren Linien schon 4 Jahre im Betriebe sind und dass die Beihilfen bei Veranschlagung der Reinerträge nicht mit in Rechnung gestellt werden. Obwohl diese Bedingung der Rechtsprechung gemäss ist, so wurde sie doch gerechterweise angegriffen und es scheint empfehlenswerther, die Beihilfen zwar in die Reinerträge einzubeziehen, aber die Ausgabe von Schuldverschreibungen nur zu zwei Drittel der zu Lasten der Gesellschaft gelassenen Ausgabe zu gestatten. Denn selbst wenn anerkannt wird, dass zur Zeit der Ausgabe die gebauten oder zu bauenden Linien einen hinreichenden Reinertrag geben oder geben können, um die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen zu sichern, so steht zu befürchten, dass dieser Reinertrag in Zukunft durch Nacharbeiten, Unfälle oder andere unvorhergesehene Ausgaben aufgezehrt wird; um solchen Möglichkeiten vorzubeugen, ist in allen Fällen zu fordern, dass ein Aktienkapital vorhanden ist, dessen Betrag wenigstens ein Drittel der zu Lasten des Konzessionsinhabers gelassenen Ausgabe ausmacht. Ausserdem ist es wegen der Schwierigkeiten, welche die Abschätzung des Reinertrages einer zu bauenden Linie bietet, billig, ihn nur zu drei Viertel in Rechnung zu stellen. Endlich hat die Erfahrung die Nachtheile gezeigt, wenn dieselbe Gesellschaft Linien in fern von einander gelegenen Departements betreibt dieselbe dadurch die Inhaber der Schuldverschreibungen, welche ihr Geld meistens nur im Hinblick auf eine bestimmte Unternehmung gegeben haben, dem aussetzt, dass ihr Pfand durch Hinzutritt eines lastenreichen Unternehmens, das mit dem ersten keine Verbindung hat, vermindert wird. Die Ausnahme ist daher auf den Fall zu beschränken, wenn die Linien, deren Konzession die Gesellschaft bereits besitzt, in demselben Departement liegen oder sich im Nachbardepartement fortsetzen.

Diesen Gedankengang eignete sich die Regierung an und legte infolgedessen einen Gesetzentwurf vor, der lediglich die Art. 13, 15, 18 (§ 1) und 36 des Gesetzes vom 11. Juni 1880 in obigem Sinne abändert. Der Eisenbahnausschuss der Kammer hat ebenfalls diese Grundsätze als richtig anerkannt und nur versucht, ihre Wirkung durch andere Fassung des Entwurfs noch zu verstärken.

Aus Nordamerika.

Ueber die finanzielle Lage

in Nordamerika, im besonderen auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, schreibt die „Railroad Gazette“:

Seit einem Jahre und länger haben die Geschäftsleute finanzielle Schwierigkeiten vorausgesehen, und seit noch längerer Zeit haben sie vor der heraufsteigenden Gefahr gewarnt. Wir befinden uns jetzt in den Schwierigkeiten, obgleich und trotzdem das Sprichwort sagt: „ein erwartetes Unglück trifft nicht ein.“ In den ersten 5 Monaten dieses Jahres herrschte mehr das Gefühl der Besorgniss als der Furcht. Dessen ungeachtet trat ein allgemeiner Stillstand von Industrie und Handel nicht ein. Die Folge dieser Besorgniss zeigte sich im wesentlichen darin, dass man in Geschäftssachen vorsichtiger zu Werke ging; die Fabrikanten produzirten nur soviel, als sie sicher zu verkaufen hofften, die Förderer neuer Unternehmungen schoben den Bau neuer Fabriken, Gebäude, Eisenbahnen u. a. bis auf eine günstigere Zeit hinaus. Seit längerer Zeit hat es in Amerika keine solchen Unternehmungen gegeben, die immer einen grossen Theil der Ersparnisse nicht nur des eigenen Landes, sondern auch gewöhnlich fremder Länder aufzehren. Der Eisenbahnneubau ist, wie wohl bekannt, in den letzten Jahren nur sehr geringfügig gewesen. Derselbe betrug in Meilen (1 Meile = 1,6 km):

im Jahre	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892
Meilen .	2 984	8 037	12 879	6 925	5 193	5 498	3 898	4 090

Wir haben schon gebüsst oder glaubten es wenigstens, für die überhastete Erbauung neuer Bahnen in den Jahren 1886—1888, die zusammen 27 850 Meilen Zuwachs brachten. Es zeigt sich dies in dem Rückgang des Gewinnes solcher Bahnen, wie der Rock Island Bahn, der Chicago, Burlington & Quincy Bahn, der Atchison und der Missouri Pacific Bahn. Wir glauben kaum, dass Jemand die gegenwärtige Geschäftslage auf solche Ursachen zurückführen wird, wie sie zum grossen Theil den langandauernden Geschäftsniedergang nach dem Krach von 1873, oder die sich zu einer Katastrophe zuspitzende Geschäftslage von 1884, oder das Sinken der Werthe im Jahre 1887 hervorgerufen haben.

Zweifellos hat der Druck, den der ungesunde Ausbau des Eisenbahnnetzes erzeugt hat, noch lange auf einigen Industriezweigen, so z. B. den der Eisengewinnung, gelastet, da die damals entstandenen Werke eine für die Folge zu grosse Leistungsfähigkeit hatten. In vielen Fällen jedoch hat sich die damals vorgenommene Ausdehnung der industriellen Anlagen als kein Fehler erwiesen. So ist noch in der ersten

Hälfte des laufenden Jahres der Verbrauch an Roheisen beinahe so bedeutend gewesen, wie jemals zuvor. Wir sind auch der Ansicht, dass die meisten Fabriken ziemlich gut beschäftigt gewesen sind, bis die schlechte Gestaltung des Geldmarktes ihnen ihre natürlichen Hilfsquellen verstopfte. So erscheint der Niedergang des Geschäftslebens als eine Folge, und nicht als die Ursache der Schwierigkeiten auf dem Geldmarkt.

Was den Bau von Häuser und anderen Bauwerken, die grosse Summen verschlungen haben, anbetrifft, so ist dieser noch lange lebhaft fortgesetzt worden, nachdem bereits der Eisenbahnbau wesentlich eingeschränkt war. Ueber derartige Bauten bestehen zwar keinerlei Statistiken. Wir glauben aber, dass in den grösseren Städten des Landes in den letzten Jahren sehr viel gebaut worden ist, ohne dass jedoch eine Ueberproduktion stattgefunden hätte.

Während der ersten Hälfte des laufenden Jahres waren die Einnahmen der Eisenbahnen recht zufriedenstellend. Die Einfuhr war, wie bekannt, aussergewöhnlich gross. Da das finanzielle Gefahrsignal seit Monaten aufgesteckt war, lässt sich kaum annehmen, dass die Einfuhr ohne ein vorhandenes Bedürfniss hierzu erfolgt ist. Die Einfuhr stellt natürlich nur einen kleinen Theil des gesammten Bedarfs dar. Noch bezeichnender hierfür ist der westwärts gehende Güterverkehr auf den Trunklinien — es ist dies unseres Wissens der stärkste Einzelbeweis für die Lage des Landes im Grossen. Die Güterbewegung war in der ersten Hälfte dieses Jahres völlig ebenso gross, wie im vorigen Jahre zur selben Zeit, oder in irgend einem früheren Jahre, in dem sich nicht aussergewöhnliche Einflüsse geltend gemacht hatten, die auf den Verkehr von Einfluss waren, trotz der gewaltigen Abnahme im Juni d. J., als die schwierige Lage des Geldmarktes ihre lähmende Wirkung ausübte.

Der ausserordentlich niedrige Preis des Weizens hat für Viele eine ernste Schädigung zur Folge; noch bis vor Kurzem sind die Farmer hiervon nicht ernstlich in Mitleidenschaft gezogen worden, da die Ernte des vorigen Jahres sich meist im Besitz der Händler befand. Die neue Ernte von Winterweizen ist aber eine ungewöhnlich kärgliche, so dass die Landwirthschaft auch ohne die bestehenden Schwierigkeiten ihren bösen Stand gehabt hätte.

Was die Industrie anbetrifft, so können wir eine ernste Bedrängniss derselben nicht erkennen. Die Fabrikanten, die Frachtführer und die Kaufleute scheinen im allgemeinen ihre Geschäfte neuerdings auf recht gesunder Basis geführt zu haben. Durch einen Abschliessungsprozess sind wir dazu gekommen, dass die Lage des Geldmarktes und diejenige der Industrie sich nicht gegenseitig bedingen. Wir sind keine Finanzgelehrten und wollen nicht versuchen die Mittel zur Behebung der gegenwärtigen Verstimmung anzugeben, noch die Wirkung irgend welcher Behandlungsweise derselben vorauszusagen. Wir haben aber gesehen, welche ernsten Folgen ein Mangel an Vertrauen haben kann; sobald wir hiervon geheilt sein werden, ist es nicht unmöglich, dass sich die Situation schnell zum Bessern wendet.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird der auf der Strecke Stargard i. Pom. - Belgard zwischen Ruhnow und Labes gelegene Personen - Haltepunkt Kankelfitz für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Gepäckstücke werden von Kankelfitz unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben.

Die Abfahrtszeiten der Züge sind in dem vom 1. Oktober d. J. gültigen Fahrplane enthalten.

Desgleichen findet vom 1. Oktober eine direkte Personen- und Gepäckabfertigung von Kankelfitz nach Berlin Stett. Bhf. über Stettin statt.

Näheres ist auf den Stationen und Haltestellen zu erfahren.

Bromberg, den 16. Sept. 1893. (2019)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die an der Bahnstrecke Rogasen - Inowrazlaw der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg gelegene Haltestelle Runowo wird vom 1. Oktober d. J. ab den Namen „Kaisersaue“ führen.

Berlin, den 21. September 1893. (2020)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen wird der bisher auf den Personen- und Gepäckverkehr beschränkte Haltepunkt Harzweiler an der Linie Oberhammer-Vallerysthal-Dreibrunnen mit dem 1. Oktober d. J. auch für den Güter- und Wagenladungsverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 21. September 1893. (2021)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Zum 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck zwischen den Stationen Wandsbek und Ahrensburg belegene, bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgut-Verkehr dienende Haltepunkt Alt-Rahlstedt in eine mit vollen Abfertigungsbefugnissen, auch für den Wagenladungs- und Viehverkehr, versehene Station umgewandelt. Die Station Alt-Rahlstedt ist für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen nicht geeignet.

Privatdepeschen werden zur Beförderung angenommen. (2022)

Lübeck, den 14. September 1893.
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-gesellschaft.

Mit dem 15. November d. J. erleiden die Abfertigungsbefugnisse der im diesseitigen Bezirk gelegenen Stationen Altenwald, Heimersheim, Salzig und Witterschlick eine Einschränkung dahin, dass

1. im Verkehr mit Altenwald nur solche Wagenladungen abgefertigt werden, welche von der Bergbehörde oder der Koksanlage der Gebr. Röchling zur Aufgabe gelangen oder an dieselben gerichtet sind, und
2. im Verkehre mit Heimersheim, Salzig und Witterschlick nur Eil- und Frachtstückgüter im Gewicht von höchstens 150 kg das Stück abgefertigt werden.

Köln, den 23. September 1893. (2023)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Binnen-Güter- und Vieh- etc. Verkehr. Am 1. Oktober d. J. gelangen
der Nachtrag 3 zum Tarif für den diesseitigen Binnen-Güterverkehr
und
der Nachtrag 1 zum Tarif für den diesseitigen Binnen-Vieh- etc. Verkehr
zur Einführung.

Durch den Nachtrag 3 zum Gütertarif wird der Milchverkehr im Abonnement zwischen Elmen - Salze einerseits und Eickendorf und Förderstedt andererseits eingeführt und die Station Gandersheim in den Ausnahmetarif für Braunkohlen etc. auf Entfernungen bis 50 km aufgenommen.

Die übrigen in beiden Nachträgen aufgeführten Maassnahmen sind bereits früher eingeführt und bekannt gemacht worden.

Exemplare der Nachträge sind vom 25. d. Mts. ab bei den Güter-Abfertigungsstellen erhältlich. (2024)

Magdeburg, den 19. September 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 25. d. Mts. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Obst von Zalesl nach Chemnitz, den Dresdner Bahnhöfen, Zwickau und Reichenberg (S. St. E. B. und S. N. D. V. B.) und für die Beförderung gebrauchter Emballagen zwischen den genannten Stationen in umgekehrter Richtung in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 19. September 1893. (2025)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin - Bayerischer und Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit sofortiger Wirksamkeit werden die Frachtsätze für Holz des Spezialtarifs III im Verkehre mit den Stationen Baierbrunn, Eberhausen - Schäftlarn, Grosshesselohe (Isarthalbahn), Höllriegelsgreuth-Grünwald, Hohenschäftlarn, Icking, Pullach, Thalkirchen und Wolfratshausen ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 17. September 1893. (2026)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch - Elsass - Lothringischer Gütertarif vom 1. April 1891. (Theil II Heft Nr. 2 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1893 gelangt der Nachtrag II zur Einführung, welcher Frachtsätze und Entfernungen für neu aufgenommene Stationen, sowie sonstige Ergänzungen des Haupttarifs enthält. Derselbe wird auf Bestellung unentgeltlich abgegeben.

München, den 15. September 1893. (2027)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn - Verkehr Altona - Erfurt. Am 1. Oktober d. J. gelangt für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Altona (einschliesslich der Kreis-

Oldenburger Eisenbahn) einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie der Saal-, Weimar-Geraer, Werra-, Arnstadt-Ichtershausener, Ilmenau - Grossbreitenbacher, Ruhlaer, Weimar - Berka - Blankenhainer, Eisenberg-Crossener und Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif zur Ausgabe.

Durch denselben werden aufgehoben:

a) der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona (mit Einschluss der Kreis Oldenburger Eisenbahn) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt (einschliesslich der Thüringischen Privatbahnen und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn) andererseits vom 15. Juni 1889 nebst Nachträgen und

b) der Gütertarif für den Niederdeutschen Verband (Heft 5) vom 1. April 1888 bezüglich des Verkehrs zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie der Eisenberg-Crossener, Weimar-Berka-Blankenhainer, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-, Arnstadt-Ichtershausener, Ilmenau-Grossbreitenbacher und Ruhlaer Eisenbahn einerseits und den Stationen der ehemaligen Schleswig-Holsteinischen Marschbahn und Westholsteinischen Eisenbahnen andererseits.

Der neue Tarif enthält neben vielfachen Frachtermässigungen in einzelnen Fällen auch unerhebliche Frachterhöhungen. Letztere treten indess erst vom 1. Januar 1894 ab in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Exemplare des Tarifs zum Preise von 1 *M.* käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 18. September 1893. (2028)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch - Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien. Der Nachtrag I zum Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien tritt nicht, wie in unserer Bekanntmachund vom 21. August d. J. angegeben, mit dem 15. Oktober, sondern erst mit dem 1. November d. J. in Kraft.

Breslau, den 19 September 1893 (2029)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hamburg - Mecklenburgischer Eisenbahnverband. Vom 1. Oktober d. J. ab werden die neu eröffneten Haltestellen Schwastorf - Dratow und Charlottenhof i. Mecklenb. der Mecklenburgischen Südbahn in den Hamburg - Mecklenburgischen Verbands - Güterverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Verbandsstationen Auskunft. Ferner wird die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Kraase der Mecklenburgischen Südbahn vom gleichen Tage ab auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Schwerin, den 19. Sept. 1893. (2030)
Grossherzogliche Generaldirektion
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mecklenburgischer Eisenbahnverband. Vom 1. Oktober d. J. ab werden die neu eröffneten Haltestellen Schwastorf-Dratow und Charlottenhof in Mecklenb. der Mecklenburgischen Südbahn in den Mecklenburgischen Verbands-Güterverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Verbandsstationen Auskunft. Ferner wird die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Kraase der Mecklenburgischen Südbahn vom gleichen Tage ab auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Schwerin, 19. September 1893. (2031)
Grossherzogliche Generaldirektion
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch - Sächsischer Verbandsverkehr. Für die Beförderung von rohem Thon, auch gebrannt, in Fässern, Kisten und Kasten zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern oder Deutschen Kolonien im Verkehre von Frauenhain nach Altona und Hamburg kommen, dafern die Sendungen in Wagenladungen von 10 000 kg aufgegeben werden, vom 25. September d. J. an Ausnahmefrachtsätze in Höhe der Frachtsätze des Spezialtarifes III zur Anwendung.

Die Anwendung dieser Ausnahmesätze ist an die allgemeinen Ausfuhr-Kontrolvorschriften für Wagenladungsgüter gebunden.

Dresden, den 19. September 1893. (2032)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn. Der Frachtsatz für Kohlen etc. von Mannheim nach Bensheim wird mit Wirkung vom 20. d. Mts. ab auf 0,17. *M* für 100 kg ermässigt.

Darmstadt, den 19. Sept 1893. (2033)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau. Im Nachtrage 3 zum Ausnahmetarife für Steinkohlen usw. von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau nach Stationen des diesseitigen Bezirks vom 1. Januar 1892 ermässigen sich infolge Berichtigung die erst vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Frachtsätze nach den Stationen Cremmen, Heiligensee Güterstation, Hennigsdorf, Reinickendorf (Dorf), Schwante, Tegel, Vehlefanz und Velten um 0,01 *M.* für 100 kg. (2034MG)

Berlin, den 20. September 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Für die von der Weltausstellung in Chicago zurückkommenden Gegenstände wird die für die Hinbeförderung zugestandene 50 % Frachtermässigung auch bei der Rückbeförderung gewährt. Die Bedingungen sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren. (2035)

Dresden, den 18. September 1893.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und der Altdamm-Colberger Eisenbahn andererseits. Am 1. Oktober 1893 gelangt zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und den Stationen der Altdamm-Colberger Eisenbahn andererseits der Nachtrag 2 zur Einführung. Derselbe enthält in Berücksichtigung der neuen Verkehrsordnung einen Neudruck des Vorworts und der Besonderen Bestimmungen unter II A und II B, ferner Aenderungen und Ergänzungen zum Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc. zum Kilometerzeiger und zu den Ausnahmetarifen. Die ergänzenden bezw. abweichenden Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands haben die Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörden gefunden.

Druckexemplare des Nachtrags können durch das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, sowie durch die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden.

Berlin, den 18. Sept. 1893. (2036MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Italienischer Verband. Zu dem Auszuge aus dem Deutsch-Italienischen Gütertarife vom 1. August 1888 für metallurgische Erzeugnisse ist ein Nachtrag V mit Gültigkeit vom 1. September 1893 erschienen Derselbe kann von unserer Drucksachenkontrole zum Preise von 0,40 *M.* bezogen werden.

Strassburg, den 14. Septbr. 1893. (2037)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Gotthardverkehr:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). Zu Theil I B des früheren Oesterreichisch - Ungarisch und Süddeutsch-Französischen Gütertarifs (gültig für den Theil III des Deutsch-Französischen Gütertarifs) tritt am 1. Oktober ein Nachtrag 6 in Kraft.

Exemplare desselben können unentgeltlich von den Verbandsverwaltungen und unserer Drucksachenkontrole bezogen werden.

Strassburg, den 14. Septbr. 1893. (2038)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II. vom 1. Juni 1891. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1893 kommt der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs.

München, den 14. September 1893. (2039)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Eisenerzverkehr. Im Verkehr von Stationen der Lüttich-Limburger und Hasselt-Maeseycker Bahn nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch) — Ausnahmetarif vom 1. November 1890 — erfolgt die Beförderung auf Grund der Bestimmungen des Verbandsgütertarifs, Theil I, vom 1. Januar 1893 für die Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbände.

Elberfeld, den 15. Septbr. 1893. (2040)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Oktober d. J. wird die im diesseitigen Bezirk zwischen den Stationen Quirscheid und Wemmetsweiler gelegene Station Merchweiler für den unbeschränkten Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet.

Köln, den 23. September 1893. (2041)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rumänisch - Süddeutscher Eisenbahn-Verband. (Einbeziehung der Station Neuulm.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1893 wird die Station Neuulm der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen in den Theil II, Heft 1 des Rumänisch-

Süddeutschen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1888 rücksichtlich der nachstehenden Tarife mit den gleichen Frachtsätzen einbezogen, wie sie im Theil II, Heft 2 für die Station Ulm der Kgl. Württemberg. Staatseisenbahnen vorgesehen sind und zwar:

1. in den Klassentarif, dann in die Ausnahmetarife Nr. 1 (Güter aller Art in Wagenladungen), Nr. 3 (landwirthschaftliche Maschinen etc.), Nr. 4 (diverse Güter) und Nr. 5 (Spiritus), enthalten im Nachtrag II, zu Theil II, Heft 2, gültig vom 1. Februar 1890;
2. in den Ausnahmetarif Nr. 6 (Wein), dann Nr. 7 (Petroleum und Mineraltheer), enthalten im Nachtrag V, zu Theil II, Heft 2, gültig vom 1. April 1893.

Im Ausnahmetarif Nr. 2 (Eisen etc.) erscheinen Frachtsätze für die Station Neuulm bereits im Nachtrag VI, zu Theil II, Heft 1, gültig vom 1. September 1893, aufgenommen.

Wien, am 11. September 1893. (2042)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Oesterreich - Ungarn-Genf transit, -Verrières transit, -Delle transit und -Alt-Münsterol transit. (Aenderung bezw. Aufhebung von Frachtsätzen im Verkehre mit Hopfgarten.) Für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief, werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1893 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1894, nachstehende Frachtsätze eingeführt:

Von oder nach	Stationen der Jura-Simplon-bahn: 1. Genf transit	2. Verrières transit a *	b *
	Francs für 1 000 kg		
Hopfgarten Station der K.K. Oesterr. Staatsbahnen	22,20	19,30	18,60

Es gelten die Frachtsätze für

1. Genf transit für Sendungen nach und von Culoz und weiter und Bourg und weiter,
2. Verrières transit unter a für Sendungen nach und von Pontaillier sus Saône, -Dôle, Mauchard und den westlich, sowie St. Etienne du Bois, St. Trivier de Courtes, Fleurville, Paray le Monial und Roanne und den nördlich hiervon gelegenen Stationen.

Auf Sendungen nach und von den seewärts Mouchard und seewärts Lous le Saunier in der Richtung nach Champagnole gelegenen Stationen findet diese Taxe keine Anwendung. Verrières transit unter b für Sendungen nach und von Gien, Saincaize, Mordino sur Allier und den westlich sowie den nördlich und westlich von Thiers, Clermont-Ferrand, Ussel, Brive, Milhac, Fumel, Port Ste. Marie, Riselé und Pau gelegenen Stationen.

Gleichzeitig werden alle seit 10. November 1884 bezw. seit 10. Oktober 1887 gültigen Frachtsätze für die Beförderung von Holzpapierstoff, Holzpapierzeug, Holzzeugmasse, Holzmehl, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), Holz in Scheitern usw., Holz Mitteleuropäisches und Schwefelkies zwischen Hopfgarten einerseits und Genf transit, Verrières transit, Delle transit und Alt-Münsterol transit, soweit dies nicht schon früher geschehen ist, ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 9. September 1893. (2043)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterr. - Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn). Mit 15. Oktober l. J. treten für den obengenannten Verband die Tarife Theil II Heft 3 und 4 in Wirksamkeit und werden hierdurch die gleichen Tarife vom 1. November 1890 sammt Nachträgen ausser Kraft gesetzt.

Insofern in diesen neuen Tarifen Erhöhungen enthalten sind, bleiben die bisherigen Tarifsätze inklusive jener für die Artikel Malz, welche mit dem Einführungstage dieser Tarife in Wirksamkeit treten, noch bis 1. Dezember 1893 in Kraft.

Exemplare dieser neuen Tarife sind bei den Verbandsverwaltungen und auch in unserem Tarif-Verkaufsbüreau, I. Pestalozzigasse Nr. 8, käuflich zu erhalten.

Wien, den 19. September 1893. (2044)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens des Verbandes.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Oktober cr. tritt für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehr ein neuer Tarif in Kraft, welcher zum Stückpreise von 1,00 *M.* von uns und unseren Stationen bezogen werden kann. Durch den neuen Tarif wird der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Lokalverkehr vom Juli 1876 nebst dessen Nachträge, sowie der Tarif für die Beförderung von Extrafahrten, Salon-, Personen-, Kranken- und besonderen Gepäckwagen vom 1. Januar 1881 mit der Maassgabe aufgehoben, dass, sofern der neue Tarif Erhöhungen enthält, die alten niedrigeren Sätze noch bis zum 12. November cr. in Kraft bleiben.

Danzig, am 18. September 1893. (2045J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen Am 22. d. Mts. wird der an der Strecke Stettin-Pasewalk belegene Haltepunkt Scheune — nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion Berlin — für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 18. September 1893. (2046)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

5. Verdingungen.

Auf Grund der in dem „Deutschen Reichs- und Königl. Preussischen Staatsanzeiger" Nr. 47 für das Jahr 1893 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von drei Lokomotiv-Drehscheiben von je 16,076 m Nutzlänge für die Bahnhöfe Lichtenberg-Friedrichsfelde, Alt-Damm und Königsberg i. Pr. verdungen werden. Verdingungsanschlag, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Vertragsbedingungen und eine Zeichnung Blatt 33 sind gegen freie Einsendung von 1 *M.* in baar von uns zu beziehen. Sollten auch die Konstruktionszeichnungen Blatt 34 bis 40 gewünscht werden, so sind im ganzen 4,50 *M.* einzusenden. Die Angebote sind bis zum 4. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude Zimmer Nr. 179 stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 20. September 1893. (2047)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt die in Zwolle, in Utrecht und in Tilburg vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in vierundzwanzig Loosen zu vergeben.

Die Materialien liegen in Zwolle, in Utrecht und in Tilburg zur Besichtigung vom 9. September bis 10. Oktober 1893 (ausgenommen Sonn- und Festtage) von 10 Uhr bis 3 Uhr Nachmittags.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft, Centraler Dienst, vierte Abtheilung, Westerstraat Nr. 9 in Utrecht oder von den Magazinverwaltern in Zwolle, in Utrecht und in Tilburg.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum 10. Oktober 1893 portofrei an das Centralbüreau, Centraler Dienst, erste Abtheilung in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 30. Oktober d. J. an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, 9. September 1893. (2048)
Der Generaldirektor.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 75. **Zeitung des Vereins** 1893.



Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.).
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 27. September 1893.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 23. September 1893.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt Nr. 18 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Ausnutzung der Lokomotiven auf den Deutschen Bahnen.

Die Spalten 29, 21 und 63 der Tabelle 17 der Deutschen Reichs-Eisenbahnstatistik geben ein Bild von der Ausnutzung der Lokomotiven auf den Deutschen Bahnen und zwar erkennt man, wenn man die bezüglichen Durchschnittszahlen für mehrere aufeinander folgende Jahre zusammenstellt, ob die Leistungen der Lokomotiven, also deren Ausnutzung, zu- oder abgenommen haben. In der umstehenden Tabelle sind z. B. die betreffenden Zahlen für die Deutschen Staatsbahnen und die grösseren Deutschen Privatbahnen (mit Ausnahme der Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn, deren Umfang durch die Verstaatlichung sich wesentlich geändert hat) und zwar für die Rechnungsjahre 1887/88, 1889/90 und 1891/92 zusammengestellt. Daraus ist zu ersehen, dass in dem bezeichneten Zeitraum von 5 Jahren die Durchschnittsleistungen der Lokomotiven, sowohl was den gesammten Lokomotivdienst als auch was die gefahrenen Nutzkilometer anbetrifft, auf fast allen Deutschen Bahnen erheblich zugenommen haben, während in den Durchschnittszahlen der auf 1 Nutzkm gefahrenen Brutto-Tonnenkilometer vielfach eine geringe Abnahme sich zeigt. Diese Abnahme ist wahrscheinlich zum Theil der Einführung von neuen, besonders schnellfahrenden Personen- und Schnellzügen zuzuschreiben. Infolge der in den letzten Jahren mit Erfolg durchgeführten stärkeren durchschnittlichen Belastung der Güterzüge ist aber für die Zukunft auch wieder eine wesentliche Steigerung der genannten Durchschnittszahlen zu erwarten.

Die am Schluss der Tabelle hinzugefügten Zahlen, welche aus Spalte 85 e der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen entnommen sind, zeigen, dass auch bei den Oesterreichisch-Ungarischen und den sonstigen Vereinsbahnen in dem erwähnten Zeitraum, ebenso wie auf den Deutschen Bahnen, eine sehr befriedigende Zunahme der Durchschnittsleistungen der Lokomotiven stattgefunden hat. Wahrscheinlich ist diese Zunahme in nicht geringem Grade der Einführung der wechselnden Lokomotivbedienung, insbesondere der Doppelbesetzung, zuzuschreiben.

Nach den bezüglichen Mittheilungen der Vereinsverwaltungen an den technischen Ausschuss des Vereins ist die

Deutsche Bahnen	Lokomotivkilometer einschl. Rangir- und Reservedienst, durchschnittlich auf 1 Lokomotive.			Nutzkilometer durchschnittlich auf 1 Lokomotive			Brutto-Tonnenkilometer durchschnittlich auf 1 Nutzkilometer		
	1887/88	1889/90	1891/92	1887/88	1889/90	1891/92	1887/88	1889/90	1891/92
Elsass-Lothringische Reichsbahnen	29 130	31 243	34 529	22 504	24 143	26 783	261	266	262
Preussische Staatsbahnen	31 893	35 613	37 582	20 162	22 270	23 451	275	282	268
Bayerische "	29 478	33 522	37 055	22 962	25 932	28 777	236	239	225
Sächsische "	36 472	39 786	38 940	24 623	26 371	25 615	213	222	221
Württembergische "	35 089	37 926	40 332	26 670	29 133	31 610	195	204	196
Badische "	31 523	33 013	34 662	23 909	24 386	25 499	207	220	218
Main-Neckarbahn	32 346	31 810	35 958	22 654	24 417	26 882	260	260	268
Oberhessische Bahnen	29 419	26 896	29 515	26 003	24 031	26 198	118	117	113
Oldenburgische Staatsbahnen	32 434	38 313	41 631	24 105	27 766	28 813	159	186	151
Lübeck-Büchener Bahn	28 385	33 024	32 374	19 113	19 953	18 996	218	234	232
Marienburg-Mlawkaer Bahn	22 317	21 330	20 580	17 810	17 811	15 412	319	289	309
Ostpreussische Südbahn	23 980	28 651	30 682	15 327	16 557	19 005	338	344	307
Hessische Ludwigsbahn	39 261	42 536	42 770	28 346	29 978	29 967	182	187	196
Pfälzische Bahnen	37 528	40 374	44 911	27 274	28 151	29 896	239	258	254
Werrabahn	29 378	29 576	32 188	21 518	20 772	22 527	157	160	156
Im Durchschnitt der Deutschen Bahnen	31 929	35 413	37 435	21 349	23 382	24 626	253	260	250
Desgl. der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	29 949	31 651	34 658	—	—	—	—	—	—
Desgl. der übrigen Vereinsbahnen	31 023	32 811	35 631	—	—	—	—	—	—

wechselnde Lokomotivbedienung im Lauf der letzten Jahre in grossem Umfang zur Anwendung gekommen und zwar zunächst für den Verschiebedienst, sodann aber auch bei Personen- und Güterzügen. Diese Einrichtung hat sich im allgemeinen gut bewährt, nämlich eine erheblich bessere Ausnutzung der Lokomotiven ermöglicht und den Dienst des Personals erleichtert, womit allerdings in den meisten Fällen ein grösserer Personalbedarf sich verbindet. Eine nachtheilige Einwirkung dieser Einrichtung auf die Zuverlässigkeit der Lokomotiven im Dienst ist bei der Mehrzahl der Verwaltungen nicht beobachtet worden. Die Unterhaltungskosten werden zwar erhöht, doch anscheinend in geringerem Maasse, als die Leistung der Lokomotiven zunimmt, so dass eine Steigerung dieser Kosten für die Leistungseinheit nicht zu erwarten ist.

Nach diesen günstigen Erfahrungen ist also durch eine noch weitere Ausdehnung des Systems der wechselnden Lokomotivbedienung, insbesondere der Doppelbesetzung, eine noch weitere Zunahme der Durchschnittsleistungen und somit der Ausnutzung der Lokomotiven in Zukunft zu erwarten.

Dafür sprechen auch namentlich die günstigen Erfahrungen, welche zufolge des Berichtes von Büte und v. Borries mit der festen Doppelbesetzung der Lokomotiven auf den Nordamerikanischen Bahnen gemacht sind, wo die Durchschnittsleistung aller Lokomotiven in 1 Monat rund 6 000 km, also im Jahre rund 72 000 km betragen soll. H. T.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2846 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der grössten Radstände der Eisenbahnfahrzeuge (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 2940 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Maassnahmen der Belgischen Regierung gegen die Einschleppung der Cholera (abgesandt am 23. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Beförderung ungesalzener frischer Häute in Einzelsendungen auf den Eisenbahnen.

Auf Grund einer dem Reichs-Eisenbahnamt vom Bundesrathe ertheilten Ermächtigung wird gestattet, dass in Abweichung von den Festsetzungen unter XXXII Ziffer 3 der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands ungesalzene frische Häute bei Aufgabe in Einzelsendungen im bevorstehenden Winter während der Monate November, Dezember, Januar und Februar versuchsweise unter folgenden Bedingungen zur Beförderung zugelassen werden:

„Einzelsendungen ungesalzener frischer Häute müssen in gut verschlossene, nicht schadhafte Säcke aus dichtem, starkem Gewebe verpackt und diese derart mit Karbolsäure angefeuchtet sein, dass der üble Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar wird."

Die Bestimmungen unter XXXII, Ziffer 3 letzter Absatz, Ziffer 6, 7 und 8 der Anlage B zur Verkehrsordnung finden auf ungesalzene frische Häute in Einzelsendungen auch bei Beachtung obiger Verpackungsvorschriften nach wie vor Anwendung.

Eisenbahn-Tarifkommission.

Auf der Tagesordnung der am 28. d. Mts. in Dresden stattfindenden 46. gemeinschaftlichen Sitzung der Eisenbahn-Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten stehen u. a. folgende Anträge:

Die Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln beantragt, zwischen den § 17 und 18 unter B der Allgemeinen Tarifvorschriften folgende neue Bestimmung aufzunehmen: „Gegenstände von mehr als 5,4 m Länge. Gegenstände, welche wegen ihrer Länge von mehr als 5,4 m in bedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, werden als Frachtgut oder als Eilgut (sofern die eilgutmässige Beförderung nach der Zusatzbestimmung unter 3 zum § 50 der Verkehrsordnung zugelassen wird) unter folgenden Bedingungen befördert: 1. Ist zu der Verladung der Gegenstände die Verwendung von Wagen von mehr als 7 m innerer lichter Länge erforderlich, so wird für jeden verwendeten Wagen und für jede Frachtbriefsendung bei Beförderung als Frachtgut die Wagenladungsfracht für mindestens 5 000 kg nach Spezialtarif II, und für Eilgut das Doppelte dieser Fracht berechnet. 2. Ist die Verladung der Gegenstände in Wagen von weniger als 7 m innerer lichter Länge möglich, so erfolgt Frachtberechnung für mindestens 1 000 kg nach dem für das aufgeladene Gut in Frage kommenden Stückgutfrachtsatze oder (bei Beförderung als Eilgut) nach dem Eilgutfrachtsatze für jeden verwendeten Wagen und für jede Frachtbriefsendung. Ergibt sich jedoch nach der gewöhnlichen Frachtberechnung für Wagenladungen eine niedrigere Fracht, dann kommt letztere zur Berechnung. 3. Die unter 1 und 2 angegebenen Frachtberechnungen kommen auch dann zur Anwendung, wenn mittelst eines Frachtbriefes mit Gegenständen von mehr als 5,4 m Länge auch andere Güter zur Beförderung aufgegeben werden. 4. Ausnahmsweise tritt für Gegenstände von Eisen oder Holz von mehr als 5,4 m Länge, falls der Versender gelegentliche Beiladung abwarten will, die gewöhnliche Frachtberechnung ein. Diese Absicht des Ver-

senders ist in solchem Falle im Frachtbriefe ausdrücklich zu bescheinigen. Die Annahme zum Transport und die Aufdrückung des Abfertigungsstempels auf den Frachtbrief (§ 54 und 55 der Verkehrsordnung) erfolgt dann, wenn die Verladung möglich geworden ist."

In der 43. Sitzung der Eisenbahn-Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten war die Frage zur Erörterung gestellt, ob eine Ergänzung der gegenwärtig gültigen Tarifbestimmungen über die Frachtberechnung für frische Heringe bei Aufgabe in Wagenladungen mit weissem Frachtbriefe für angezeigt erscheine, und zwar nach der Richtung, dass bei Sendungen frischer Heringe in Wagenladungen, für welche seitens der Versender bei Auflieferung mit weissem Frachtbriefe die beschleunigte Beförderung (Personenzüge, Eilgüterzüge) beansprucht wird, der Frachtbrief den Vermerk enthalten soll: „Ich beantrage beschleunigte Beförderung der Sendung."

Ferner liegt ein Antrag des Vorstandes des Vereins Deutscher Fischhändler vor, dahin gehend, ebenso wie für frische und lebende Fische, auch für geräucherte und marinirte Fische die Vergünstigung der Beförderung mit Personenzügen bei Aufgabe als Frachtgut zu gewähren. Mit näherer Prüfung aller einschlägigen Verhältnisse war ein Unterausschuss beauftragt worden.

Von der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld ist beantragt, die Tarifkommission wolle durch deklaratorischen Beschluss bestimmen, dass „Eisen- und Stahldraht", mit Papier umwickelt, als verpackt anzusehen und nach Spezialtarif I zu befördern sei. Die Königliche Eisenbahndirektion Breslau schlägt als Berichterstatterin die Ablehnung dieses Antrages vor.

Die Königliche Eisenbahndirektion Erfurt stellt den Antrag: „Die Tarifkommission wolle entscheiden, dass die aus Eisendraht mit einem Porzellanknopf und Gummiring bestehenden Flaschenverschlüsse zu den Gegenständen des Spezialtarifs I gehören, deren Hauptbestandtheile aus Eisen oder Stahl gefertigt sind, welche aber auch Bestandtheile aus anderem Material enthalten."

Der Verein chemischer Fabriken zu Morgensternwerk beantragt, die von ihm auf den Markt gebrachte neue Farbe „Silesiaweiss" als natürlichen Baryt in den Spezialtarif III oder, wenn dies nicht angängig sein sollte, als künstlichen Baryt wenigstens in den Spezialtarif I aufzunehmen. Die Generaldirektion der Badischen Staatsbahnen stellt als Berichterstatterin den Antrag, in den Spezialtarif I folgende neue Position aufzunehmen: „Silesiaweiss (Gemisch von Schwefelzink, künstlichem und natürlichem schwefelsauren Baryt)". Der Gegenstand stand bereits in den beiden letzten Sitzungen auf der Tagesordnung, wurde aber wiederholt vertagt.

Der Königliche Polizeipräsident zu Berlin stellt den Antrag, alle aus dem Auslande kommenden Sendungen von Geflügel jeder Art, sobald sie ungeeignet verpackt und die Thiere nicht mit ausreichender Nahrung usw. versehen sind, nicht über die Grenze zu lassen, sondern zurückzuweisen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin wird die 21,37 km lange Theilstrecke Schönholz-Velten der 33,27 km langen Bahnlinie Schönholz-Cremmen am 1. Oktober d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Die Betriebsleitung der ganzen vollspurigen Strecke, die mit Dampfkraft betrieben wird, ist dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Stralsund übertragen.

Besonders hervorzuhebende Einrichtungen sind auf dieser Strecke nicht vorhanden. Bau, Ausrüstung und Betrieb derselben entsprechen den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892.

Von den an der Theilstrecke Schönholz-Velten belegenen Stationen erhalten die Bahnhöfe Schönholz, Tegel und Velten volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, die Haltestellen Reinickendorf (Dorf), Heiligensee-Güterstation und Hennigsdorf nur solche für Güter, während die Haltepunkte Dalldorf (Cremmener Bahn) und Schulzendorf-Heiligensee lediglich dem Personen- und Gepäckverkehr dienen.

Die Eröffnung des Güterverkehrs in Schönholz bleibt zunächst ausgesetzt. Die Abfertigung von Fahrzeugen von und nach Velten bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.

Osthavelländische Kreisbahnen. Die 16,30 km lange Bahnstrecke von Nauen nach Ketzin wird am 1. Oktober d. J. für den Wagenladungsverkehr und voraussichtlich am 15. Oktober d. J. für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Stückgutverkehr zur Eröffnung gelangen. Eine Beförderung von Sprengstoffen und Fahrzeugen findet einstweilen nicht statt.

An der genannten Bahnstrecke liegen die Stationen Nauen Zuckerfabrik, Nauen Chausseestrasse, Markee, Markau, Röthehof, Etzin, Vorketzin, Ketzin Bahnhof und Ketzin Hafen.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. Oktober dieses Jahres wird der an der Bahnstrecke Stargard i. Pom.-Belgard zwischen Ruhnow und Labes gelegene Personen-Haltepunkt Kankelfitz für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Gepäckstücke werden von Kankelfitz unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Bebra-Cassel gelegene, bisher nur dem Personen- und Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Lispenhausen auch für den Gepäck- und für Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet werden. Privatdepeschen-Verkehr sowie die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und lebenden Thieren bleibt ausgeschlossen.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Der zwischen den Stationen Mansfeld und Blankenheim der Strecke Berlin-Blankenheim gelegene Haltepunkt Hergisdorf wird am 1. Oktober d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Hannover. Am 1. Oktober d. J. wird der 4,6 km von Moringen und 6,0 km von Northeim an der Strecke Ottbergen-Northeim neu errichtete Haltepunkt Berwartshausen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Eine Abfertigung von Reisegepäck findet jedoch nur nach Berwartshausen statt, während auf diesem Haltepunkte selbst Gepäck nur zur nachträglichen Abfertigung angenommen wird.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die zwischen den Stationen Quirscheid und Wemmetsweiler belegene Station Merchweiler wird am 1. Oktober d. J. für den unbeschränkten Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Der an der Strecke Essen-Bismarck i. W. belegene Haltepunkt Hessler wird am 1. Oktober d. J. eröffnet werden.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnlinie Oberhammer-Vallerysthal-Dreibrunnen belegene, bisher auf den Personen- und Gepäckverkehr beschränkte Haltepunkt Harzweiler wird am 1. Oktober d. J. auch für den Güter- und Wagenladungsverkehr eröffnet werden.

Der an der Bahnstrecke Diedenhofen-Fentsch zwischen den Stationen Diedenhofen und Hayingen neu errichtete Haltepunkt Flörchingen wird am 1. Oktober d. J. für den Personen-, Gepäck- und Expressgut-Verkehr eröffnet werden.

Der Haltepunkt ist 4,990 km von Diedenhofen und 3,176 km von Hayingen entfernt.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Mit dem 15. November d. J. erleiden die Abfertigungsbefugnisse der im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln gelegenen Stationen Altenwald, Heimersheim, Salzig und Witterschlick eine Einschränkung dahin, dass

1. im Verkehr mit Altenwald nur solche Wagenladungen abgefertigt werden, welche von der Bergbehörde oder der Koksanlage der Gebr. Röchling zur Aufgabe gelangen oder an dieselben gerichtet sind, und
2. im Verkehr mit Heimersheim, Salzig und Witterschlick nur Eil- und Frachtstückgüter im Gewicht von höchstens 150 kg das Stück abgefertigt werden.

Preussische Staatseisenbahnen:

Unterbringung der Reisenden in den Durchgangs- (D) Zügen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 12. d. Mts. an die Königlichen Eisenbahndirektionen den nachstehenden Erlass gerichtet:

Die Unterbringung der Reisenden in den Durchgangs- (D) Zügen vollzieht sich auf Zwischenstationen nicht immer mit der den Interessen des Betriebes und des Verkehrs entsprechenden Leichtigkeit und Schnelligkeit. Es ist nothwendig, dass die Fahrbeamten (Zugführer und Schaffner) sich in genauer Kenntniss der verfügbaren Plätze ihrer Wagen erhalten, um zugehenden Reisenden sogleich vom Bahnsteig aus diejenigen Wagen bezeichnen zu können, in welchen die gewünschten Plätze (Nichtraucher oder Raucher) frei sind, und dass sie bei dem Aufsuchen der Plätze mit Zuvorkommenheit, Umsicht und Gewandtheit die Reisenden unterstützen. Bei dem Einlaufen in Zwischenstationen, namentlich in solche, auf welchen ein erheblicher Zu- und Abgang von Reisenden

erwartet wird, ist in höflicher Weise dafür Sorge zu tragen, dass die Seitengänge der Wagen für ein- und aussteigende Reisende frei gemacht und die etwa während der Fahrt vorübergehend besetzten Klappsitze geräumt werden.

Berlin-Frankfurt a/M.

Nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt kommt die Einrichtung der Nachtschnellzüge Nr. 1 und 2 zwischen Berlin und Frankfurt a/M. über Eisenach als Durchgangszüge mit numerirten Sitzplätzen für die Dauer des bevorstehenden Winterfahrplans noch nicht zur Ausführung. Die genannten Züge werden vielmehr während des Winters noch in der bisherigen Gestalt befördert werden. Dagegen werden die Tagesschnellzüge zwischen Berlin und Frankfurt a/M. Nr. 6, ab Berlin 7.26 Vorm. und Nr. 5, ab Frankfurt a/M. 2.40 Nachm., als Durchgangszüge mit numerirten Plätzen I. und II. Klasse gefahren werden, zwischen Bebra und Frankfurt a/M. jedoch vorläufig noch Wagen II. und III. Klasse alter Bauart mitführen.

Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1892/93 betrug die Betriebseinnahme 270 311 *M.* (gegen 253 259 *M.* im Vorjahre); hiervon entfallen auf den Personenverkehr 126 836 (129 274) *M.* und auf den Güterverkehr 143 474 (123 986) *M.* Die Gesammteinnahme beziffert sich auf 285 873 *M.* gegen 267 085 *M.* im Jahre 1891/92 und 258 203 *M.* im Jahre 1890/91. Die Ausgaben stellten sich auf 141 366 *M.* gegen 146 472 *M.* im Vorjahre. Nach Ausstattung des Erneuerungsfonds mit 14 820 (21 397) *M.* und des Spezialreservefonds mit 1 823 (1 819) *M.* verbleibt ein Ueberschuss von 127 392 (100 868) *M.*, welcher wie folgt Verwendung findet: Tilgung der Anleihen und der schwebenden Schuld 15 606 (4 000) *M.*, 5,5 % Dividende an die Stammaktien und Prioritäts-Stammaktien (gegen 5 % im Vorjahre) 93 500 *M.*; Eisenbahnsteuer 3 778 *M.*, Ausstattung des Bilanz-Reservefonds 4 675 *M.* und Vortrag auf neue Rechnung 9 832 *M.*

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1892/93 sind im Personenverkehr im I. Halbjahre 13 100 Personen mehr befördert worden; hiervon entfallen jedoch 10 918 auf Militärtransporte während der Manöver im August und September, sodass die Zahl der übrigen Reisenden sich nur um 2 182 gegen das Vorjahr erhöht hat. Am 1. Oktober trat ein ermässigter Personen- und Gepäcktarif in Kraft, dessen Einfluss eine Steigerung der Zahl der Reisenden im II. Halbjahre um 10 442 gegen das Vorjahr zuzuschreiben ist. Trotzdem sind die Einnahmen um 1 747 *M.* gegen das Vorjahr zurückgeblieben. Im Güterverkehr ist eine erhebliche Steigerung der beförderten Massen nicht eingetreten; es sind 274 246 gegen 267 113 t im Vorjahre befördert. Der Abschluss ergibt an Betriebseinnahmen 843 582 *M.* und an Betriebsausgaben 415 379 *M.* Von dem einschliesslich des Vortrags aus dem Vorjahre sich ergebenden Ueberschusse von 445 704 *M.* sind ausgestattet worden: der Erneuerungsfonds mit 53 504 *M.*, der Spezial-Reservefonds mit 7 070 *M.* und der Neben-Erneuerungsfonds mit 6 000 *M.*, während zur Zahlung von Zinsen 35 384 *M.*, zur Schuldentilgung 6 200 *M.* und zur Zahlung der Restentschädigung an den Betriebsgaranten 50 000 *M.* verwendet worden sind. Der somit verbleibende Reingewinn von 287 545 *M.* gelangt wie folgt zur Vertheilung: 4,5 % Dividende an die Prioritäts-Stammaktien 135 000 *M.*, 4 % Dividende an die Stammaktien 120 000 *M.*, Eisenbahnsteuer 7 105 *M.*, Ausstattung des Bilanz-Reservefonds 12 750 *M.* und Vortrag auf neue Rechnung 12 690 *M.*

Kleinbahnen in Schlesien.

Dem Provinzialausschuss von Schlesien ist vom Vorsitzenden des Provinziallandtages, Fürst Hatzfeldt-Trachenberg, der Antrag seines Kreises: Der Provinzialausschuss wolle beschliessen, für den Bau einer Kleinbahn von Trachenberg (Station der Staatsbahnlinie Breslau-Posen) über Militsch (Station der Staatsbahnlinie Oels-Gnesen) nach der Posenschen Provinzialgrenze mit Abzweigung nach dem Städtchen Prausnitz eine Beihilfe von 2,50 *M.* für das laufende Meter zu gewähren, zugegangen. Die Strecke ist 75 km lang und soll von einer Posener Unternehmergesellschaft bezw. von einer im Kreise zu bildenden Gesellschaft gebaut und betrieben werden. Die Summe für Bau und Ausrüstung ist durch Vertrag zwischen dem Kreise und der Baugesellschaft auf 1 600 000 *M.* festgestellt; ausserdem gewährt der Kreis den erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich.

Hallesche Strassenbahn.

Der am 7. Oktober d. J. stattfindenden Generalversammlung liegt ein Antrag des Vorstands und Aufsichtsraths auf Einführung des elektrischen Betriebes und Erweiterung des Unternehmens durch Erwerb der Stadtbahn Halle, sowie Ermächtigung des Vorstandes zum Abschluss diesbezüglicher Verträge vor. Ferner findet Beschlussfassung statt über Erhöhung des Aktienkapitals und Ausgabe von Obligationen.

Die Vereinigung zur Wahrung und Förderung der Eisenbahn-Verkehrsinteressen im Gebiete der Oldenburgischen Staatsbahnen

hielt kürzlich in Varel ihre Versammlung ab, deren Hauptgegenstand ein Vortrag des Eisenbahn-Direktionspräsidenten von Mühlenfels über die Schmalspurfrage im Herzogthum Oldenburg unter Berücksichtigung der bezüglichen Projekte des Amtshauptmanns von Heimburg für die Aemter Cloppenburg und Friesoythe bildete.

Der Plan von Heimburg's bezweckt die Verbindung der Gemeinden in den Aemtern Cloppenburg und Friesoythe durch Schmalspurbahnen, deren Kosten auf etwa 10 000 *M.* für 1 km berechnet sind, und ist bereits von 7 Gemeinden soweit angenommen, dass sie die Ausführung auf ihre Kosten beschlossen und die Genehmigung bei der Staatsregierung nachgesucht haben. Eisenbahn-Direktionspräsident von Mühlenfels trat ebenfalls für die Schmalspur ein, weil sie billiger sei und die vielbesprochene Umladung — wie er an den 20 Schmalspurbahnen des Königreichs Sachsen, die von den 30 daselbst gebauten schon in Betrieb sind, zahlenmässig nachwies — verhältnissmässig leicht, schnell und billig sich vollziehe. Die Wagen haben 5 t Tragfähigkeit; die Umladungskosten für die Tonne Steinkohlen stellen sich auf 1,30 *M.* von Mühlenfels berechnet für Oldenburg die Kosten eines Kilometers schmalspuriger Bahnen auf 15 000 *M.* (im Königreich Sachsen 40 000 *M.*).

Aus Grossbritannien.

Die City- und Südlondonbahn.

Nach dem fünften halbjährlichen Bericht — Januar bis Juni dieses Jahres — ist das Betriebsergebniss wiederum günstiger geworden; freilich ist der Fortschritt nur ein allmählicher. Man erhofft von den vorgeschlagenen und vom Parlament genehmigten Erweiterungen der Bahn einen bedeutenderen Aufschwung des Unternehmens.

Die Einnahmen aus allen Quellen haben im verflossenen Halbjahre 463 180 *M.*, die Betriebskosten 299 280 *M.*, d. h. 65 % der Einnahmen betragen. Aus der Reineinnahme, einschl. des aus dem vorigen Halbjahre übernommenen Betrages, konnten die vollen Zinsen für die Schuldverschreibungen und die Vorzugsaktien gedeckt werden; auf die gewöhnlichen Aktien sind 0,75 % gezahlt worden. Obwohl die Verzinsung der letztgenannten Werthe eine nur geringe ist, muss man beachten, dass auch die Ostbahn auf die gewöhnlichen Aktien nicht mehr zahlt, abgesehen von Bahnen, wie die London Chatham- und Doverbahn, welche unter den jetzigen Verhältnissen wohl niemals eine derartige Rentabilität erlangen würden. Der Personenverkehr ist in der zweiten Jahreshälfte stets grösser, als in der ersten. In der ersten Hälfte des Jahres 1891 wurden auf der City- und Südlondonbahn 2,4 Millionen Personen befördert. In den folgenden Halbjahren wurden befördert: 2,7, 2,8, 3,2 und 3,1 Millionen Personen. Im letzten Halbjahre hat die Zahl also um 0,1 Millionen abgenommen. Von den Zügen sind im letzten Halbjahre 350 500 km zurückgelegt worden; die Kosten für Kohle und Koks zum Heizen der Dampfkessel betrugen 36 900 *M.*; auf das Zugkilometer kommen hiervon rund 10 ₰.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Packetverkehr kommen auf 1,25 *M.* für 1 km, während von den Gesammtkosten auf 1 km 0,60 *M.*, etwas weniger als die Hälfte, entfallen.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Regierungsbaumeister von Milewski in Stallupönen ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor unter Verleihung der Stelle eines solchen im Bezirk der Eisenbahndirektion Bromberg ernannt worden.

Der Regierungsrath Schultz-Niborn, bisher in Bromberg, ist als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Magdeburg versetzt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Berichtigung einer Kundmachung. In der in Nr. 66 dieses Blattes vom 26. August l. J. enthaltenen Kundmachung vom 19. August l. J. muss es statt Centimes richtig Pfennig heissen.

Wien, am 22. September 1893. (2049)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung des Betriebes auf der Theilstrecke Schönholz-Velten der Nebenbahn Schönholz-Cremmen. Am 1. Oktober d. J. wird die Eisenbahn-Theilstrecke Schönholz-Velten der Nebenbahn Schönholz-Cremmen nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen werden. Die Station Schönholz bleibt bis auf weiteres vom Güterverkehr ausgeschlossen. Die Stationen Tegel und Velten erhalten mit der Maassgabe, dass von und nach Velten bis auf weiteres die Abfertigung von Fahrzeugen nicht stattfindet, volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, die Stationen Reinickendorf (Dorf), Heiligensee-Güterstation und Hennigsdorf nur solche für Güter; die Stationen Dalldorf (Cremmener Bahn) und Schulzendorf-Heiligensee dienen lediglich dem Personen- und Gepäckverkehr.

Der Frachtberechnung werden, soweit direkte Entfernungen und Frachtsätze am Tage der Betriebseröffnung noch nicht eingeführt sind, im Wechselverkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen die bei Anstoss der nachstehenden Entfernungen an die für Lagerhof bei Gesundbrunnen oder Hermsdorf i. d. M. sich ergebenden jeweiligen niedrigsten Gesammtentfernungen zu Grunde gelegt:

	Lagerhof bei Gesundbrunnen	Hermsdorf i. d. M.
	Kilometer	
Reinickendorf (Dorf) . .	6	10
Tegel	11	14
Heiligensee-Güterstation	17	20
Hennigsdorf	19	23
Velten	25	29

Auf den Stationen Tegel und Heiligensee-Güterstation können Wagenladungsgüter schon jetzt aufgegeben und abgenommen werden.

Der Fahrplan für die neue Strecke ist wie folgt festgesetzt:

Berlin-Cremmen. — Cremmen-Berlin.

921 2.—3. Kl.	923 2.—3. Kl.	925 2.—4. Kl.	927*) 2.—3. Kl.	929 2.—3. Kl.	931 2.—4. Kl.	933 2.—3. Kl.	935 2.—4. Kl.	937*) 2.—3. Kl.	Entf. km	Stationen.	922 2.—3. Kl.	924 2.—4. Kl.	926*) 2.—3. Kl.	928 2.—3. Kl.	930 2.—4. Kl.	932 2.—3. Kl.	934 2.—4. Kl.	936*) 2.—3. Kl.	938 2.—3. Kl.
—	—	—	—	—	—	—	—	7.30		ab Berlin, Stettin. Bhf. an	—	—	—	—	—	—	—	6.45	—
—	—	—	—	—	—	—	—	7.39		„ Gesundbrunnen (Ringb.) „	—	—	—	—	—	—	—	6.37	—
6.05	7.50	9.15	10.10	12.50	1.50	3.50	7.00	—		ab Berlin, Nordbhf. an	7.15	8.15	9.35	11.45	1.15	3.26	6.15	—	8.49
6.08	7.53	9.18	10.13	12.53	1.53	3.53	7.03	—	1,0	Gesundbrunnen (Nordb.)	7.12	8.12	9.32	11.42	1.12	3.23	6.12	—	8.46
6.13	7.58	9.23	10.17	12.58	1.58	3.58	7.08	7.45	3,0	Pankow (Nordb.)	7.07	8.07	9.28	11.37	1.07	3.18	6.07	6.31	8.41
6.17	8.02	9.27	10.21	1.02	2.02	4.02	7.12	7.49	4,0	an Schönholz ab	7.03	8.03	9.24	11.33	1.03	3.14	6.03	3.27	8.37
6.18	8.04	9.28	10.28	1.04	2.03	4.03	7.13	7.53		ab (Reinickendorf) an	7.02	8.01	9.18	11.32	1.01	3.13	6.01	6.23	8.36
6.24	8.10	9.35	10.34	1.10	2.10	4.09	7.20	7.59	6,2	Reinickendorf (Dorf)	6.56	7.55	9.12	11.26	12.55	3.07	5.55	6.17	8.30
6.28	8.14	9.40	10.38	1.14	2.15	4.13	7.25	8.03	7,7	Dalldorf (Cremmener Bahn)	6.52	7.50	9.08	11.22	12.50	3.03	5.50	6.13	8.26
6.36	8.22	9.48	10.46	1.22	2.23	4.21	7.33	8.11	11,0	an Tegel ab	6.44	7.41	9.00	11.14	12.41	2.55	5.41	6.05	8.18
—	—	9.51	*) Um-		2.28	—	7.38	—		ab Tegel an	—	7.36	*) Um-		12.36	—	5.36	—	—
—	—	10.02	steigen in		2.39	—	7.49	—	15,4	Schulzendorf-Heiligensee	—	7.26	steigen in		12.26	—	5.26	—	—
—	—	10.15	Schön-		2.52	—	8.02	—	19,5	Hennigsdorf	—	7.13	Schön-		12.13	—	5.13	—	—
—	—	10.33	holz		3.10	—	8.20	—	25,4	Velten	—	6.59	holz		11.59	—	4.59	—	—
Gültig vom Tage der Betriebseröffnung		10.47	—	—	3.24	—	8.34	—	31,0	Vehlefanz	—	6.41	—	—	11.41	—	4.41	Gültig vom Tage der Betriebseröffnung	
		10.54	—	—	3.31	—	8.41	—	33,1	Schwante	—	6.34	—	—	11.34	—	4.34		
		11.04	—	—	3.41	—	8.51	—	37,3	an Cremmen ab	—	6.23	—	—	11.23	—	4.23		

Berlin, im September 1893. (2050MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Bahnstrecke Gummersbach-Dieringhausen. Am 1. Oktober 1893 wird die dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt zu Hagen unterstellte Bahnstrecke Gummersbach-Dieringhausen dem Betriebe übergeben. Die an derselben gelegene Station Vollmerhausen dient ausschliesslich für den Personenverkehr (ohne Gepäckabfertigung).

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Januar 1893.

An demselben Tage werden die folgenden Tarifnachträge eingeführt:

a) Nachtrag IX zum Staatsbahn-Personengeldtarif (Theil II) vom 1. April 1890,
b) Nachtrag X zum Lokalgütertarif für den hiesigen Direktionsbezirk vom 1. April 1891 und
c) Nachtrag III zum Gütertarif Elberfeld-Oberhessen vom 1. August 1891.

Die Nachträge enthalten u. a. zu a) Tarifsätze für die Station Vollmerhausen sowie Tarifsätze und Tarifänderungen für andere Stationen, zu b) und c) eine Aenderung der besonderen Bestimmungen zu den §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung sowie abgekürzte Entfernungen für die Stationen der Strecke Gummersbach - Brügge - Lüdenscheid; ausserdem enthalten die Nachträge zu a) und b) verschiedene über die Strecke Ohligs - Hilden gerechnete Tarifsätze bezw. Entfernungen, welche jedoch erst mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der letztgenannten Strecke in Anwendung kommen, endlich enthält der Nachtrag zu c) Entfernungen für die Stationen Berndorf (Waldeck), Corbach und Twiste.

Die Fahrzeiten für Vollmerhausen sind aus dem vom 1. Oktober d. J. ab gültigen Aushangfahrplan zu ersehen.

Elberfeld, den 25. Septbr. 1893. (2051)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. werden die an der Mecklenburgischen Südbahn gelegenen neu errichteten Haltestellen Schwastorf-Dratow und Charlottenhof i/Meckl. für den öffentlichen Verkehr und zwar die erstere für den vollen Personen-, Gepäck-, Güter- und Vieh- etc. Verkehr, die letztere vorläufig nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Ferner wird am 1. Oktober d. J. die Haltestelle Kraase der Mecklenburgischen Südbahn, welche bisher nur dem Wagenladungsverkehr diente, auch für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgüter- sowie Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf diesen Haltestellen ausgeschlossen.

Mit demselben Zeitpunkte wird zum diesseitigen Lokal-Gütertarif der Nachtrag III eingeführt, welcher die Entfernungen und Frachtsätze für die beiden neueröffneten Haltestellen und daneben einige ergänzende Bestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands enthält; ferner kommen neue Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für Schwastorf-Dratow und Kraase im Binnen- und Wechselverkehr

der Mecklenburgischen Südbahn, Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn sowie mehrfache Ergänzungen in den Fahrpreisen etc. für mehrere andere Stationen und Haltestellen der Mecklenburgischen Südbahn zur Einführung und werden die Bestimmungen und Frachtsätze des diesseitigen Lokal- und Wechsel-Viehtarifs auf die obengenannten Haltestellen ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Stationen.

Waren, den 23. September 1893. (2052)
Betriebsabtheilung M. S. B.

4. Aenderung von Stationsnamen.

Anderweite Benennung der Station Niedersessmar (Gummersbach). Vom 1. Oktober 1893 ab erhält die an der Bahnstrecke Siegburg-Derschlag belegene Station Niedersessmar (Gummersbach) die einfache Benennung „Niedersessmar".

Köln, den 22. September 1893. (2053)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

5. Güterverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Bebra-Cassel gelegene, bisher nur dem Personen- und Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Lispenhausen auch für den Gepäck- und für Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet.

Privatdepeschenverkehr sowie die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und lebenden Thieren bleibt ausgeschlossen.

Erfurt, den 16. September 1893. (2054)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Oktober d. J. wird die im diesseitigen Bezirk an der Linie M.-Gladbach-Jülich zwischen den Stationen Ameln und Jülich gelegene Station Welldorf, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr, sowie dem Güterverkehr in Wagenladungen diente, für den unbeschränkten Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eingerichtet. Die in den bezüglichen Tarifen enthaltene einschränkende Bestimmung in Bezug auf die Abfertigungsbefugnisse der Station Welldorf kommt infolge dessen mit dem Eingangs genannten Tage in Fortfall.

Köln, den 27. September 1893. (2055)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.). Am 1. Oktober d. J. kommt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält gekürzte Tarifentfernungen für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), sowie einige sonstige Aenderungen.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen, welche auch nähere Auskunft ertheilen.

Frankfurt a/M., den 21. Sept. 1893. (2056)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossherzoglich Oberhessische Eisenbahnen. Mit sofortiger Gültigkeit wird der Artikel „Schlackenabfälle" unter die Güter des Ausnahmetarifs 2 unseres Lokal-Gütertarifs eingereiht.

Giessen, den 20. Sept. 1893. (2057)
Grossherzogliche Direktion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Elberfeld. Mit dem 1. Oktober d. J. kommt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält ausser Ergänzungen der Besondern Bestimmungen und einigen sonstigen Aenderungen, Tarifentfernungen für die Stationen Berndorf (Waldeck), Corbach, Freienohl und Twiste, sowie abgeänderte Tarifentfernungen für die Stationen der Strecke Gummersbach-Breckerfeld des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld. Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren. (2058)

Frankfurt a/M., den 18. Sept. 1893.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 25. September d. J. tritt für die Beförderung von Granitsteinen zur Erbauung des neuen Hafens in Dresden-Friedrichstadt folgender Frachtsatz für Wagenladungen zu 10 000 kg in Kraft:

Neustadt b/Stolpen-Dresden-Friedrichstadt 0,16 ℳ für 100 kg.

Dresden, am 20. September 1893. (2059)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Königl. Württembergische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 20. September 1893 kommt für die Beförderung von frischem Obst in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Württembergischen Stationen einerseits und Stationen

a) der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn),
b) der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn), der Schweizerischen Seethalbahn, der Langenthal-Huttwilbahn, der Emmenthalbahn und der Jura-Simplonbahn

andererseits je ein besonderer Ausnahmetarif zur Einführung, wodurch die bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 in den Heften Nr. 1 und 3 der Württembergisch-Schweizerischen Gütertarife vom 1. Mai 1891 beziehungsweise vom 1. Januar 1892 und in deren Nachträgen aufgehoben werden.

Soweit in einzelnen Verkehrsbeziehungen Taxerhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis 20. Dezember 1893 in Kraft.

Stuttgart, den 20. September 1893. (2060)

Vom 10. November d. J. ab finden die Sätze der Ausnahmetarife für Koks im diesseitigen Lokal-Gütertarife und in den Staatsbahn-Gütertarifen Altona-, Erfurt-, Elberfeld-, Köln (rechtsrheinisch)- und Oldenburg-Hannover sowie Altona-Oldenburg bei Gestellung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht nur dann Anwendung, wenn die Fracht mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen bezahlt wird. Bei Wagen von weniger als 15 t Ladegewicht werden für die Frachtberechnung nur 10 t als Ladegewicht in Ansatz gebracht, falls nicht das Gewicht der Ladung mehr beträgt als 10 t. Im letzteren Falle wird die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung berechnet.

Hannover, den 21. September 1893. (2061)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. sind die nachgenannten neuen Tarife und Tarifnachträge erschienen:

1. die in unserer Bekanntmachung vom 15. August l. J. angekündigten neuen Tarifhefte II C, II E, III C und III E des Südwestdeutsch-Schweizerischen Verbandes (Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a. M., der Main-Neckarbahn und der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Stationen der Ostschweizerischen Eisenbahnverwaltungen andererseits);
2. Nachtrag II zum Tarifheft I A (Verkehr Badische Bahn - Mittel- und Westschweiz);
3. Nachtrag III zum Tarifheft II A (Verkehr Badische Bahn-Schweizerische Nordostbahn [einschliesslich Bötzbergbahn] und Tössthalbahn);
4. Nachtrag II zum Tarifheft III A (Verkehr Badische Bahn - Vereinigte Schweizerbahnen);
5. Nachtrag V zum Tarifheft II F (Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Köln [linksrheinisch] und solchen der Schweizerischen Nordostbahn [einschliesslich der Bötzbergbahn] und der Tössthalbahn);
6. Nachtrag VI zum Tarifheft III F (Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Köln [linksrheinisch] und solchen der Vereinigten Schweizerbahnen).

Durch die unter Ziffer 1 genannten Tarifhefte werden die seitherigen gleichnamigen Tarifhefte vollständig aufgehoben und ersetzt.

Näheren Aufschluss über die neuen Tarife und Tarifnachträge ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Die Tarifhefte II C, III C und III E können zum Preise von 55 ₰ das Stück, das Tarifheft II E zu 60 ₰ das Stück, die Tarifnachträge unentgeltlich von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Karlsruhe, den 23. Septbr. 1893. (2062)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

In den vom 1. August d. J. ab gültigen **Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarif** — Heft No. 1 — sind unter Ausnahmetarif 5 für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltigen Konverterschlacken zum Hochofenbetrieb, direkte Ausnahmefrachtsätze im Verkehr von Friedberg in Hessen und Giessen nach Rosenberg — 0,60 bezw. 0,65 ℳ für 100 kg betragend — mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. an, aufzunehmen. Bestimmungen über Anwendung dieser Sätze und für die Frachtberechnung enthält der fragliche Tarif auf Seite 144. Der Artikel „Braunstein" wird zu den verzeichneten Tarifsätzen nicht verfrachtet.

Hannover, den 18. September 1893. (2063)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Oktober 1893 kommen im Verkehre zwischen Gautzsch (Sächs. Staatsb.) einerseits und den Stationen Frankfurt am Main, Hanau, Höchst a. M., Wiesbaden und Darmstadt der Hessischen Ludwigsbahn und Heidelberg und Schwetzingen der Badischen Staatsbahn andererseits, sowie zwischen Freiberg i. Sachs., Schachtbahnhof, einerseits, und Frankfurt a. M., Hess. Ludwigsbahn, andererseits die gleichen direkten Frachtsätze zur Einführung, welche für die betreffenden Stationen der Preussischen Staatsbahnen und der Main-Neckarbahn im Nachtrage V zu

Heft No. 5 des Mitteldeutschen Verbands-Gütertarifs enthalten sind.
Dresden, den 21. September 1893. (2064)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Am 1. Oktober d. J. kommt für den Sächsisch - Thüringischen Verband Nachtrag XI zum Gütertarif Heft 1 zur Einführung. Derselbe enthält ausser Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und Aufhebung des Ausnahmetarifs 8 für Malz etc. neue Sätze für die Stationen Gotha Kindleberstrasse, Heinebach, Klein-Schmalkalden und Langenberg a. d. Elster des Direktionsbezirks Erfurt. Die Sätze für Klein - Schmalkalden gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Floh-Seligenthal - Klein-Schmalkalden ab. Der Nachtrag XI ist von Ende September d. J. ab bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu haben.
Erfurt, den 22. September 1893. (2065)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.)-Altona. Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag VIII zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen ermässigte Entfernungen und Ausnahmesätze für Eisen etc. für verschiedene Stationen und ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.
Köln, den 22. September 1893. (2066)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag III zum Frankfurt-Hessischen Gütertarif in Kraft. Ausser Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung" enthält derselbe neue erhöhte Entfernungen für die an der Strecke Eckartsberga - Straussfurt und Gispersleben-Wasserthaleben belegenen Stationen. Die hierdurch bedingten Tariferhöhungen treten für den Verkehr mit den Preussisch-Hessischen Mitbewerbsstationen am 1. Oktober d. J., für den Verkehr mit den übrigen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn am 1. Januar 1894 in Kraft. Im übrigen enthält der Nachtrag noch Ergänzungen bezw. Aenderungen einzelner Ausnahmetarife.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Frankfurt a. M., den 22. Sept. 1893. (2067)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif Elberfeld - Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen. Am 1. Oktober d. J. tritt der XVI. Nachtrag zum Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen in Kraft.
Derselbe enthält eine Ergänzung der Besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, Aenderungen in den Tarif- und Abfertigungsbefugnissen einer Anzahl von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, Entfernungen für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen Gotha Kindleberstrasse und Heinebach desselben Direktionsbezirks, veränderte Entfernungen für den Verkehr zwischen einzelnen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und mehreren Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, eine Aenderung des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 16 für Getreide etc. und Berichtigungen.
Elberfeld, den 21. September 1893. (2068)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Norddeutsch-Bayerischen Seehafenverkehr** finden vom 1. Oktober l. J. an für rohe Baumwolle im Verkehr mit Füssen von Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk), Bremerhaven und Geestemünde (Freihafenbahnhof und Zollinlandsbahnhof), Brake, Nordenham, Harburg H., Harburg U. E., Altona, Hamburg H., Lübeck L. B. und Stettin ermässigte Frachtsätze Anwendung. Dieselben stellen sich um 0,09 ℳ für 100 kg billiger, als die im Nachtrag VII auf Seite 3 verzeichneten, seit dem 1. August l. J. gültigen Frachten.
Hannover, den 21. September 1893. (2069)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehre Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld-Hannover. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. gelangen zu den Gütertarifen für die oben bezeichneten Verkehre die Nachträge 3 und 14 zur Einführung, welche u. a. anderweite, theilweise gekürzte Entfernungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie sonstige Abänderungen und Ergänzungen enthalten.
Die Nachträge sind von den betheiligten Dienststellen zu beziehen.
Hannover, den 21. September 1893. (2070)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die im Tarifheft Nr. 9 des Verbandsgütertarifes — Hessisch-Badischer Verkehr — für Mannheim vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 20a (gewisse Rohartikel) werden im Verkehr mit verschiedenen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn mit sofortiger Wirkung um 0,01 ℳ für 100 kg ermässigt.
Karlsruhe, den 22. September 1893. (2071)
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Oktober d. J. treten zu den Heften I, II und III der Abtheilungen A, D, E und F, zu den Heften I und II der Abtheilungen B und C, sowie zu dem Tarif der Abtheilung G je ein Nachtrag, ferner je ein neues Tarifheft III der Abtheilungen B und C in Kraft. Durch die letzteren neuen Tarife werden die bisherigen bezüglichen Tarifhefte aufgehoben.
Die Nachträge enthalten u. a. Tarifkilometer und Frachtsätze für mehrere neu aufgenommene Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.) und Elberfeld, sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, anderweite zum Theil ermässigte, zum Theil erhöhte Tarifkilometer und Frachtsätze für die Kölner Bahnhöfe und Berichtigungen.
Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 15. November d. J. in Kraft.
Ferner kommen vom 1. Oktober d. J. ab für Kohlen von der Station Hiddinghausen nach Stationen der Hessischen Ludwigsbahn zum Theil ermässigte Sätze und für Station Grossenbaum des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) neue Eilgutsätze zur Einführung.
Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.
Köln, den 21. September 1893. (2072)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Frankfurt a/M. etc.-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. kommt ein neuer Nachtrag I zur Einführung, wodurch der I. Nachtrag vom 1. Juli 1892 aufgehoben wird.
Der neue Nachtrag enthält Ergänzungen, Aenderungen und Berichtigungen des Haupttarifs.
München, den 21. September 1893. (2073)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Ab 19. September l. J. sind für Eistransporte bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg nachstehende Frachtsätze zur Einführung gelangt:
Hochfilzen-Freising 0,63 ℳ und Hochfilzen-Moosburg 0,66 ℳ für 100 kg.
München, den 21. September 1893. (2074)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Die direkten Gütertarife der Bayerischen Staatsbahn mit den übrigen Deutschen Eisenbahnen. Die nachbenannten Stationen der in nächster Zeit zur Eröffnung gelangenden neuen Bayerischen Staatslokalbahnen
1. Neustadt a. S. - Königshofen i. Gr. (Eröffnungstermin 1. Oktober l. J.),
2. Kitzingen-Gerolzhofen (voraussichtlicher Eröffnungstermin 1. November l. J.) und
3. Rentwertshausen - Römhild (voraussichtlicher Eröffnungstermin 15. November l. J.)

werden mit dem Tage der Betriebseröffnung in die direkten Gütertarife der Bayerischen Staatsbahn mit den übrigen Deutschen Bahnen insoweit einbezogen, als dies nicht schon durch am 1. Oktober l. J. erscheinende Tarifnachträge geschehen sein wird.
Zu 1: Grosseibstadt, Hollstadt, Kleineibstadt, Königshofen i. Gr., Saal a. S. und Wülfershausen;
zu 2: Gerolzhofen, Grosslangheim, Kitzingen-Etwashausen, Kleinlangheim, Lülsfeld, Prichsenstadt, Stadelschwarzach und Wiesentheid,
zu 3: Römhild.
Die Frachtsätze sind bei den Stationen Neustadt a. d. S., Kitzingen, Rentwertshausen und den betheiligten ausserbayerischen Stationen zu erfahren.
München, 21. September 1893. (2075)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag IX zu dem Tarif für die Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Elsass-Lothringen und Frankreich in Kraft.
Exemplare desselben können von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.
Strassburg, den 20. Septbr. 1893. (2076)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Staatsbahnverkehr Hannover-, Elberfeld-, Köln (links- und rechtsrheinisch)-Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1893 werden die Stationen Eberswalde und Prenzlau als Empfangsstationen in

die in den obenbezeichneten Staatsbahnverkehren bestehenden Ausnahmetarife für Giessereiroheisen (Ausnahmetarif 20 bezw. 19) einbezogen.

Als Ausnahmefrachtsätze kommen die um 0,12 ℳ für 100 kg gekürzten Sätze des Spezialtarifs III zur Anwendung.

Berlin, im September 1893. (2077MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. (Heft I.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab wird der in vorgenanntem Tarifheft I auf Seite 14 enthaltene Theilfrachtsatz vom Schnittpunkt bis Station Karánsebes der Königlich Ungarischen Staatsbahnen für den Artikel Koks auf **89** kr. für **100 kg** ermässigt. Für Steinkohle und Brikets bleibt der Satz von 95 kr. bestehen.

Breslau, den 24. September 1893. (2078)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ungarisch-Oesterreichisch-Deutscher Holzverkehr. Vom 1. Oktober 1893 ab bis auf weiteres gelangt für von Malaczka nach Falkenstein, Station der Königlich Sächsischen Staatsbahnen, zu befördernde Eisenbahnschwellen der direkte Frachtsatz von 1,59 ℳ pro 100 kg, unter Aufrechterhaltung der für diesen Artikel bestehenden Tarifbestimmungen zur Anwendung.

Breslau, den 25. September 1893. (2079)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen, Staatsbahnverkehre des Direktionsbezirks Erfurt, Norddeutscher und Niederdeutscher Verkehr. Am 1. Oktober d. J. wird die an diesem Tage zur Eröffnung gelangende Station Gotha Kindleberstrasse für den Wagenladungs-Güterverkehr in die Tarife für obenbezeichnete Verkehre einbezogen und die Abfertigungsbefugniss der Station Lispenhausen auf den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr ausgedehnt.

Nähere Auskunft über die Tarifsätze ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 22. September 1893. (2080)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Oktober d. J. tritt zum Gütertarife, Heft Nr. 4, der Nachtrag 4 in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, sowie sonstige Tarifänderungen. Ausserdem wird am 1. Oktober d. J. die Station Alt-Rahlstedt der Lübeck-Büchener Bahn in den Gütertarif und die Station Kaienmühle des Deutsch-Nordischen Lloyd in den Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen aufgenommen.

Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 21. September 1893. (2081)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Magdeburg-Sächsischer Vieh- etc. Verkehr. Am 1. Oktober d. J. wird die Station Rogätz des Direktionsbezirks Magdeburg in den Magdeburg-Sächsischen Vieh- etc. Verkehr in dem gleichen Umfange wie Station Wolmirstedt einbezogen.

Zur Anwendung kommen die Frachtsätze für die Station Wolmirstedt zuzüglich folgender Beträge:

a) Kilometer	9	
b) für Pferde	0,27	Frachtsätze in Mark für 1 qm Ladefläche
c) für sonstiges Vieh in einbödigen Wagen	0,18	
d) für sonstiges Vieh in mehrbödigen Wagen	0,24	

Dresden, den 21. Sept. 1893. (2082)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Nassau-Bayerischer Verkehr. Am 1. Oktober d. J. wird der I. Nachtrag zum Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eingeführt, welcher Aenderungen des Vorworts und der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung und zu den allgemeinen Tarifvorschriften enthält. (2083)

Frankfurt a/M., den 23. September 1893.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.

Oesterreichisch-Südrussischer Güterverkehr via Woloczysk und Radziwilów. (Einführung eines Tarifnachtrages III.) Mit 1. Oktober n. St. 1893 tritt der Nachtrag III zum Tarif für den obbezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält die Aufhebung der Spezialtarife Nr. 2, 3, 16, 17 und 18.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die unterzeichnete Generaldirektion unentgeltlich bezogen werden.

Wien, 19. September 1893. (2084)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr. Am 1. Oktober l. J. gelangt ein „Berichtigungsblatt" zu den vom 1. Juli 1893 gültigen Tarifen „Theil I" und „Theil II Heft 1 und 2" für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr, zur Ausgabe.

Exemplare dieses „Berichtigungsblattes" sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 23. September 1893. (2085)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. (Einführung des Nachtrages VII zu Theil II Heft 1, 2 und 3.) Mit Gültigkeit vom 15. November 1893 gelangt ein Nachtrag VII zu Theil II Heft 1, 2 und 3 des Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Derselbe enthält eine Abänderung der Nomenklatur des Ausn.-Tarifes Nr. 3.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 19. September 1893. (2086)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Seilerwaaren und Hanfgarne treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		
von Pöchlarn	—	197 ₰
„ Weleschin	165 ₰	148 „
Nach Aussig-Landungsplatz		
von Pöchlarn	—	201 ₰
„ Weleschin	166 ₰	150 „
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von Pöchlarn	—	192 ₰
„ Weleschin	160 ₰	143 „
Nach Dresden-Elbkai		
von Pöchlarn	—	244 ₰
„ Weleschin	219 ₰	195 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 22. September 1893. (2087)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

6. Verdingungen.

Auf Grund der in dem „Deutschen Reichs- und Königl. Preussischen Staatsanzeiger" Nr. 47 für das Jahr 1893 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von drei Lokomotiv-Drehscheiben von je 16,076 m Nutzlänge für die Bahnhöfe Lichtenberg-Friedrichsfelde, Alt-Damm und Königsberg i. Pr. verdungen werden. Verdingungsanschlag, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Vertragsbedingungen und eine Zeichnung Blatt 33 sind gegen freie Einsendung von 1 ℳ in baar von uns zu beziehen. Sollten auch die Konstruktionszeichnungen Blatt 34 bis 40 gewünscht werden, so sind im ganzen 4,50 ℳ einzusenden. Die Angebote sind bis zum 4. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude Zimmer Nr. 179 stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 20. September 1893. (2088)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die diesseitigen Werkstätten soll die Lieferung verschiedener eiserner Beschlagtheile für Personen- und Güterwagen vergeben werden.

Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen können auf portofreies Ansuchen von unserer Magazin-Hauptverwaltung hier gegen Entrichtung von 40 ₰ — welche nach Befinden auch in Briefmarken geschehen kann — bezogen werden.

Lieferungsangebote sind bis 10. Oktober 1893, Abends 6 Uhr, an die hiesige Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen einzureichen.

Chemnitz, am 20. September 1893. (2089)
Maschinen-Hauptverwaltung.

(Amtliche Bekanntm. Forts. S. VIII.)

Nr. 18. Jahrgang 1893. Berlin, am 27. September 1893

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. September Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A	20	1	Koffer	gefüllt	—	1	Scherfede	K. E.-D. Elberfeld	
2	A Ch S	342	1	Kiste	leer	26	2	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Leipzig.
3	A K	30	1	Kollo	10 Blecheimer	19	3	Jablonowo	K. E.-D. Bromberg	
4	B	1790	1	Kiste	Küchengeräthe	9	4	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
5	B	1	1	Packet	Schieberstangen	6	5	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
6	B F Z M	2433 6	1	Sack	3 Teppiche 1 Fussmatte 3 Lappen 4 Säcke 1 Leine	8	6	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
7	C	—	3 3	— —	gusseiserne Roste Platten	13	7	Wetzlar	Rechtsrh. Köln	
8	C A F	956	1	Fass	leer	20	8	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
9	C A W	524	1	Korb	Eisenwaaren	101	9	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
10	C G	242	1	Kiste	leer	13	10	Hagen	„	
11	D R S	2941	1	„	Blechkasten	25	11	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
12	E J	5198	1	„	Dachpappe u. Draht	45	12	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
13	E W	—	1	Packet	10 Körbe	14,5	13	Cossebaude	Sächsische Stsb.	
14	F K	I II	2	Kolli	eis. Pumpentheile	59,5	14	Elster a. E.	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Dresden.
15	F S	—	2	—	Eisenröhren	119 6	15	Düsseldorf-Der.	Rechtsrh. Köln	
16	G v. B	29	1	Pack	Pfannen	24,5	16	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
17	G G	4346	1	Kiste	?	—	17	Leipzig Bayer. Bhf.	Sächsische Stsb.	Leipzig beschr.
18	G G	2549/51	3	Packen	Papier	?	18	Glückstadt	K. E.-D. Altona	
19	H H	—	8	Körbe	leer	27	19	Gusow	K. E.-D. Bromberg	
20	H S	778	1	Koffer	Kleidung	27	20	Kiel	K. E.-D. Altona	
21	J H	2252	1	Kiste	leer	18	21	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
22	J J	106/9	4	Kübel	leer	21	22	„		
23	J K	7093	1	Kiste	Stärke	8	23	Netzthal	K. E.-D. Bromberg	
24	J L S	5377	1	Fass	ansch. Wein	247	24	Kiel	K. E.-D. Altona	
25	J S	353	1	Pack	10 graue Körbe, neu	16	25	Aachen	Linksrh. Köln	
26	J W	4	1	—	Planschürze	—	26	Filehne	K. E.-D. Bromberg	
27	K	9	1	Bund	Rohrgewebe	8	27	Spandau	K. E.-D. Altona	
28	K	47	1	—	Bodenkarre	47,5	28	Finsterwalde	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
29	K S	190 u. 1412	1	Fass	leer, gebraucht	52	29	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
30	L L	2664	1	Ballen	baumwoll. Gewebe	57	30	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
31	M B	113 $71^1/_{11}28$	1	—	Wagenplan	—	31	Filehne	K. E.-D. Bromberg	beschr.: Kalk u. bekl.: Berlin E.
32	M B	202	1	Ballen	—	32	32	Kalk G.	Rechtsrh. Köln	
33	M J	1890	1	—	eis. Kugel	2	33	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
34	M L	1	1	Kübel	leer	5	34	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
35	N A G G P	406 26	1	Petroleumfass	leer	35	35	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
36	N D	—	1	Kollo	Holzschuhe	13	36	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
37	N T	285	1	Kiste	leer	20	37	Zwickau	Sächsische Stsb.	
38	O H	5482	1	„	Messingschrauben	40	38	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
39	P D	359	1	Fass	leer	5	39	Magdeburg Ctr.	K. E.-D. Magdeburg	
40	P G P	2508	1	Kiste	Feilen	?	40	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
41	P N	2828	1	„	diverses	10	41	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
42	R	505	1	„	leer	5	42	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
43	S	—	1	Stab	Eisen	9	43	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
44	S E	3154	2	—	Nachtspinden	30	44	Kiel	K. E.-D. Altona	
45	S J A	17975 a	1	Verschlag	leer	22	45	Spandau	„	beschr.: Berlin N.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
46	S K	46	1	Kiste	Stahlschliessen —	7,5	46	Karlsruhe	Badische Stsb.	beschr.: Karlsruhe.
47	W E W	737	1	„	emaillirte Deckel —	53	47	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
48	W G	1597	1	Rolle	Messingblech —	15	48	Iserlohn	„	
49	W J	7886	1	Ballen	Manufakturwaaren —	47	49	Stallupönen	K. E.-D. Bromberg	
50	W W	—	12	—	weisse Wellbleche (ansch. von Waschbrettern)	8,5	50	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
51	213 Aix le Bain	—	1	Pack	Kravatten —	2	51	Gheel	Grand Central Belge	
52	Bordon	—	1	Packet	Gewebe —	2,5	52	Lanaeken	„	
53	Erste Düsseldorf. Kaffeebrennerei	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	30	53	Buer	Rechtsrh. Köln	
54	Garvert	1001	1	Fass	leer —	12	54	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
55	C N u. Adolf Reeb i/Soest	594	1	Koffer	gefüllt —	35	55	„	„	
56	Jacob Riedel Mannheim	—	1	Kiste	Gypserhandwerkzeug	13	56	Mannheim	Badische Stsb.	
57	H. Schütt Wismar	74	1	—	Plan —	—	57	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
	H. Schütt Wismar	131	1	—	Plan —	—				
58	C. Stelzner	3425	1	Bierfass	leer —	27	58	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
59	—	10	1	Kollo	3 Waschständer —	5	59	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
60	unleserlich!	298	1	Bierfass	leer —	22	60	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
61	617	20	1	Korbkoffer	? —	45	61	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	beschr.: Kallier.
62	—	3636	1	Tonne	Sardinen —	5	62	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
63	—	4021 oder 8021	1	Stück	T-Eisen —	32	63	Düsseldorf-Der.	Rechtsrh. Köln	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
64	///	—	1	Stange	Eisen —	12	64	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
65	1429	1	1	—	Stahlplatte —	54	65	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
66	grün /	—	1	Bund	Bandeisen —	34,5	66	Pritzwalk	K. E.-D. Altona	
67	weiss ×	—	1	Pack	eis. Schieber —	12,5	67	Wilhelmsburg	„	
68	Messingschild 20 b gesetzlich geschützt	—	1	Milchkanne	leer —	6	68	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
69	—	—	5	—	eis. Achsbüchsen —	12	69	Emmerich	Rechtsrh. Köln	
70	—	—	1	—	Achsschenkel mit Kapsel	5	70	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
71	—	—	1	—	Aschenkasten —	3	71	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
72	—	—	4 4	— —	kurze Bretter lange Bretter	—	72	Konitz	K. E.-D. Bromberg	
73	—	—	2	—	Bretter, 4,25 m lang, 25 cm breit, 2 cm dick	—	73	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
74	—	—	1	Kollo	Butter —	6,5	74	Gheel	Grand Central Belge	
75	—	—	1	—	Cementrohr —	42	75	Villingen	Badische Stsb.	
76	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	35	76	Beuel	Rechtsrh. Köln	
77	—	—	2	—	Eisenstangen mit Muttern	9,5	77	Hainichen	Sächsische Stsb.	
78	—	—	2	Bund	Flachs —	18	78	Bokellen	K. E.-D. Bromberg	
79	—	—	1	„	Flachs —	9	79	Bischdorf	„	
80	—	—	1	—	Füllofen (Mittelstück)	17	80	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
81	—	—	1	—	eis. Gatter —	41	81	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
82	—	—	1	Korb	Gemüse —	41	82	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	für 5,10 M. verkauft.
83	—	—	3	—	Gusstheile —	38	83	Schaffhausen	Badische Stsb.	
84	—	—	7	Heringstonnen	leer —	119	84	Aplerbeck	Rechtsrh. Köln	auf d. Strasse gefunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
85	—	—	2	Säcke	Handwerkszeug für Dachdecker	—	85	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
86	—	—	1	—	Hartgusslager	4	86	Herdecke-Vorhalle	K. E.-D. Elberfeld	
87	—	—	1	Pack	Hufeisen	12	87	Karthaus	Linksrh. Köln	
88	—	—	1	—	Kammrad aus Gusseisen	88	88	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision.
89	—	—	2	Kasten aus Eisenblech	leer	0,5	89	Schleswig	K. E.-D. Altona	
90	—	—	4	—	Ketten	—	90	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
91	—	—	1	—	Klappstuhl	7,5	91	Zwickau	Sächsische Stsb.	
92	—	—	1	Pack	Kleider und Wäsche	40	92	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Bromberg	
93	—	—	1	Sack	Kleider	7,5	93	Basel	Badische Stsb.	mit Wachstuch überzogen.
94	—	—	1	Korb	Kleidung	22	94	Bordesholm	K. E.-D. Altona	
95	—	—	2	braune Körbe	leer, gebr.	13	95	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
96	—	—	1	Pack	3 leere alte Körbe	3	96	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
97	—	—	2	—	Kuppelbäume	—	97	Kreiensen	K. E.-D. Magdeburg	
98	—	—	1	—	Kuppelungsspindel mit Bügel, Schwengel und Mutter	—	98	Tempelhof Rangirbhf.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
99	—	—	1	—	Ladeholzschuh	0,5	99	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
100	—	—	1	—	eis. Latirbaum	—	100	Boxtel	Niederländ. Stsb.	seit 27./7. d. J.
101	—	—	1	—	3 m lange Leine	—	101	Danzig, lege Th.	K. E.-D. Bromberg	
102	—	—	1	Pack	Lumpen	44	102	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
103	—	—	1	—	Maschinentheil	—	103	Werden (Ruhr)	K. E.-D. Elberfeld	
104	—	—	1	—	eis. Maschinentheil	14	104	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
105	—	—	1	Pack	6 Messingrohre	7	105	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
106	—	—	1	—	Metalllager von Messing	1,5	106	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
107	—	—	1	—	Ofenrohr	1	107	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	
108	—	—	1	Ballen	Pfeffermünzkraut	50	108	Leipzig Dresd. Bhf.	Sächsische Stsb.	
109	—	—	2	Pack	Pflugschaare	7,5	109	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
110	—	—	2	—	Pläne	—	110	Netzthal	K. E.-D. Bromberg	
111	—	—	1	—	Planschürze	—	111	Filehne	„	
112	—	—	2	—	Privatketten	17	112	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
113	—	—	1	Bund	Reiserbesen	9	113	Wanne	„	
114	—	—	1	Ballen	kleine hölzerne Riemscheiben mit Eisenrand	5	114	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
115	—	—	1	Bund	Rosshaut	20	115	Altensteig	Württemberg. Stsb.	
116	—	—	1	Pack	46 Säcke	22	116	Zwickau	Sächsische Stsb.	
117	—	—	1	—	Sattelbock	4	117	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
118	—	—	2	—	Schaffelle	6,5	118	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
119	—	—	1	—	gusseis. Schieber	17,5	119	Betzdorf	Rechtsrh. Köln	
120	—	—	1	Schliesskorb	unbekannt	11	120	Karlsruhe	Badische Stsb.	
121	—	—	1	—	Schraubenkuppel und 18 Nothkettenhaken	—	121	Düsseldorf-Der.	Rechtsrh. Köln	
122	—	—	2	Pack	Schraubstollen	7	122	Wurzen	Sächsische Stsb.	
123	—	—	1	—	gusseiserner Ständerfuss	6	123	Altenessen	Rechtsrh. Köln	
124	—	—	1	Stab	Stahl	6	124	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	
125	—	—	1	Bund	Stahl	7	125	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
126	—	—	2	Rollen	Stahldraht	—	126	Münster	Rechtsrh. Köln	
127	—	—	1	—	Stahlschaare	2	127	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
128	—	—	2	—	eis. Stangen	5	128	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
129	—	—	1	Theerfass	—	35	129	„	„	
130	—	—	1	Sack	Trass	75	130	Köln-Deutz	Rechtsrh. Köln	
131	—	—	1	—	Uhrgewicht	3	131	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
132	—	—	1	—	Wagenmücke	4	132	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
133	—	—	1	—	Wagenplan	—	133	Filehne	K. E.-D. Bromberg	zwischen Station 28,8 und 28,9 der Strecke Breslau-Posen gef.
134	—	—	1	—	Waschbrett	1,5	134	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
135	—	—	1	—	Waschschrank	?	135	Neunkirchen	Linksrh. Köln	
136	—	—	1	Bund	geschälte Weiden	11	136	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
137	—	—	2 2	— —	Winkeleisen Flacheisen	28	137	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
138	—	—	1	—	Wrange	—	138	Spandau	K. E.-D Altona	
139	—	—	1	Rolle	Zeichenpapier	0,5	139	Görlitz	Sächsische Stsb.	
140	—	—	2	Säcke	Zinkabfälle	64	140	Chemnitz		
141	—	—	2	—	Zinkbleche	11	141	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
142	—	—	1	Tafel	Zinkblech	15,5	142	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
143	—	—	1	Zinkeimer	—	3	143	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
144	—	—	2	Körbe	Zwetschgen	44	144	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	für 3,30 M. verkauft.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Pfälzische Eisenbahnen. Für die Eisenbahnschiffbrücke zu Maximiliansau sollen nachstehende Brückenschiffe pro 1894 zur Lieferung vergeben werden:

1. ein Bockschiff von 22,50 m Länge, 4,60 m Breite, 1,50 m Höhe und ohne Ruder;
2. ein Ankerjochschiff von 21,60 m Länge, 3,70 m Breite und 1,50 m Höhe nebst Kettenrolle mit Ruder und Vorrichtung zum Befestigen der Durchlassmaschine;
3. ein Jochschiff von 21,60 m Länge, 3,70 m Breite und 1,50 m Höhe ohne Ruder;
4. ein gewöhnliches Brückenschiff von 20,04 m Länge, 3,70 m Breite und 1,50 m Höhe mit Ruder.

Bedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direktion zur Einsicht offen und werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 1 ℳ 50 ₰ zugeschickt.

Die Angebote, welche per Schiff zu stellen sind, wollen portofrei mit der Aufschrift „Angebote auf eiserne Brückenschiffe" bis zum 9. Oktober d. J. hierher eingereicht werden.

Ludwigshafen a. Rh., den 19. Sept. 1893.
Die Direktion. (2090)
v. Lavale.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Am Dienstag, den 24. Oktober d. J., Mittags 12½ Uhr, werden in unseren Geschäftsräumen, Lindenstrasse 19, die im diesseitigen Bezirk angesammelten alten Schienen und Metallabgänge sowie 17 Stück alte, noch brauchbare Bahnsteig-Glocken im Wege des schriftlichen Angebots öffentlich verkauft werden. Die Bedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien liegen in den Stationsbüreaus zu Berlin (Stettiner Bahnhof), Stettin (Personenbahnhof), Stargard i/Pom., Schivelbein, Belgard, Cöslin, Stolp und Danzig Hohe Thor sowie in der Redaktion des „Deutschen Submissionsanzeigers" zu Berlin zur Einsicht aus, auch werden dieselben auf portofreie Anforderung gegen Einsendung von 50 ₰ unfrankirt von uns übersandt.

Stettin, den 20. September 1893. (2091 J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Stettin-Danzig.

8. Offene Stellen.

Stations - Aufseher gesucht. Gehalt 1 200 ℳ, steigend jährlich um 30 ℳ bis zum Höchstbetrage von 1 600 ℳ, und freie Dienstwohnung beziehungsweise Wohnungsentschädigung. — Bewerber müssen im Stations- und Expeditionsdienst vollständig ausgebildet sein und 900 ℳ Kaution stellen können.

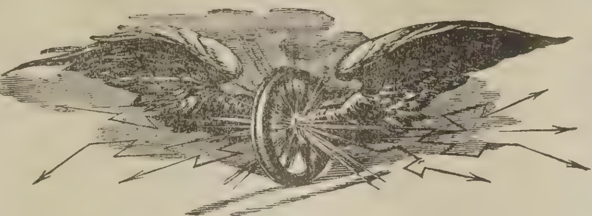
Gesuche nebst Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind zu senden an die
Betriebsdirektion
der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn
zu Altona. (2092)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 76. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 30. September 1893.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 23. September 1893.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Die Sibirische Bahn und der Fortgang der Ausführungsarbeiten.

In der Nr. 75 des Jahrgangs 1892 und in der Nr. 16 des Jahrgangs 1893 dieser Zeitung haben wir, begleitet von einer Uebersichtskarte, unseren Lesern kurz über die Entstehungsgeschichte dieses von Russland unternommenen, wahrhaft imposanten Werkes berichtet, dessen Bestimmung es nicht nur ist, einen Verkehrsweg durch Sibirien zu schaffen, um dort zukünftig vielleicht geerntetes Getreide oder unter Schweiss und Thränen in den dunklen Bergwerken von den Sträflingen gefundenes Gold und Silber Europa zuführen zu können, sondern namentlich hat dieser Schienenweg die hohe Aufgabe, diese Landestheile der Civilisation zu erschliessen.

Der Kaiser hatte gewiss sehr recht, wenn er seinen Ministern, die sich um das fern abliegende Land nicht gern kümmerten und es daher unter den Sorgen, die ihnen das näher gelegene Europäische Russland bereitete, bei Seite schoben, zurief, dass „für die Bedürfnisse dieses reichen, aber unentwickelten Landes bisher fast nichts geschehen ist". Die Folge davon war, dass thatsächlich mit aller Energie an das Werk gegangen worden ist. Wie sehr der Kaiser persönlich und direkt diesem Unternehmen mit seinem Interesse nahe steht und eine wie grosse Bedeutung er speziell der Erschliessung dieses Landestheils für die Segnungen der Civilisation beilegt, geht auch schon deutlich aus der Zusammensetzung des Komitees und den Aufgaben, welche demselben gestellt sind, hervor.

Was zunächst die Zusammensetzung des Komitees anlangt, so finden wir darüber das Folgende in den Statuten festgesetzt.

Das Komitee der Sibirischen Eisenbahn setzt sich zusammen aus dem Präsidenten und dem Vizepräsidenten, welche von Sr. Kaiserlichen Majestät besonders ernannt werden, den Ministern des Innern, der Reichsdomänen, der Finanzen, der Verkehrsanstalten und des Krieges, dem Verweser des Marineministeriums und dem Reichskontroleur.

Man sieht, fast alle Ressorts haben den Auftrag erhalten, sich an der Arbeit zu betheiligen.

Die erste Sitzung des Komitees fand am 10. Februar d. J. statt, welche der Thronfolger mit der folgenden Ansprache eröffnete:

„Die erste Sitzung des Komitees der Sibirischen Eisenbahn eröffnend, blicke Ich mit bebendem Herzen auf die Uns bevorstehende Aufgabe. Doch die Liebe zum Vaterlande und der glühende Wunsch, der Wohlfahrt desselben zu dienen, bewogen Mich, den Auftrag Meines heissgeliebten Vaters zu übernehmen. Ich bin überzeugt, dass dieselben Gefühle auch Sie beseelen und glaube daher fest, dass Wir durch einmüthige Anstrengungen sicher das Ziel erreichen werden."

Darauf schritt das Komitee sofort an die Ausarbeitung des Statutenprojekts, das zunächst den Wirkungskreis des Komitees der Sibirischen Eisenbahn und den Modus der Prüfung der ihm zugehenden Sachen feststellen sollte.

Nach dem Statutenprojekt unterliegt der Kompetenz des Komitees der Sibirischen Eisenbahn u. a. die allgemeine Leitung der Sache der Verwirklichung der Sibirischen Eisenbahn und der mit ihr in Verbindung stehenden Unternehmen. Die Betrauung des Komitees mit dieser Aufgabe bietet nicht die Voraussetzung, dieser Institution eine exekutive Gewalt einzuräumen. Doch angesichts der ausserordentlichen Wichtigkeit der unternommenen Herstellung eines fortlaufenden Schienenweges durch ganz Sibirien und der hiermit in Verbindung stehenden Unternehmen erscheint es nothwendig, die beregte Angelegenheit in ihrem ganzen Umfange Bedingungen anzupassen, welche die gehörige Vollendung derselben sicherstellen.

Zu diesem Zweck wurde als wesentlich nothwendig erkannt, danach zu streben, dass die vielseitige Thätigkeit der einzelnen Ressorts unter einander in Einklang gebracht und unentwegt auf die Erreichung des allgemeinen Zieles gerichtet werde. Diese Erwägungen führten das Komitee zu dem Schluss, dass es zur Verwirklichung der Absichten Sr. Kaiserlichen Majestät in Bezug auf die Sibirische Eisenbahn und die mit ihr verbundenen Hilfsunternehmen nothwendig ist, die allgemeine Leitung dieser Angelegenheit dem Komitee der Sibirischen Eisenbahn zu übertragen, damit das letztere, ohne an den exekutiven Anordnungen theilzunehmen, die Oberaufsicht über die Arbeiten führe und die Thätigkeit der verschiedenen Ressorts in sich vereinige. Als ein Mittel zur Erledigung dieser Aufgabe wurde u. a. anerkannt, die Zustellung von Daten über den Stand der ausgeführten Arbeiten und über den Betrag der hierfür verwendeten Summen seitens der betreffenden Minister und des Reichskontroleurs zu gewissen Terminen an das Komitee.

In derselben Sitzung nahm das Komitee einen Bericht des Finanzministers über die mit der Sibirischen Eisenbahn in Verbindung stehenden Hilfsunternehmen zur Kenntniss und beschloss:

I. dem Verweser des Ministeriums der Reichsdomänen anheimzugeben, dem Komitee der Sibirischen Eisenbahn in möglichst kurzer Frist seine Ansichten in Sachen der Vergrösserung des Personalbestandes und der Geldmittel der die geologischen Untersuchungen an der Eisenbahnlinie führenden Ingenieure zur Begutachtung vorzustellen;

II. den Ministern der Verkehrsanstalten und der Finanzen, dem Verweser des Ministeriums der Reichsdomänen und dem Reichskontroleur anheimzugeben, nach gegenseitigem Einvernehmen, die Frage über die im Rayon der Sibirischen Eisenbahn zu errichtenden Industrieunternehmen, die für den Bau, die Exploitation und Remonte dieser Linie nothwendigen Eisen- und Stahlindustrie-Etablissements, sowie die Herstellung von Cement und die Gewinnung von Mineralien, besonders Steinkohlen und Eisenerz, einer Prüfung zu unterziehen, und

III. dem Minister der Verkehrsanstalten nach Uebereinkunft mit den Ministern des Innern und der Finanzen anheimzugeben, die Frage über die Untersuchung derjenigen schiffbaren Flüsse Sibiriens, auf welchen die Zustellung der für den Bau nothwendigen Materialien zu geschehen hat und über die Verbesserung der Verkehrsbedingungen für die Schiffe auf diesen Wasserwegen, sowie über die Sicherstellung einer ununterbrochenen Beförderung der Frachten der Sibirischen Eisenbahn über den Baikalsee einer eingehenden Prüfung zu unterziehen.

Man muss zugestehen, dass das Gefühl der Beklommenheit, dem der Thronfolger bei Eröffnung der ersten Sitzung Ausdruck verliehen hat, auch dem ferner stehenden Beobachter nicht unverständlich ist, denn die Aufgabe und die mit derselben verbundene Verantwortlichkeit vor Russland ist gross.

Trotz der sich entgegenstellenden mancherlei grossen Schwierigkeiten sind die Arbeiten aber doch mit grosser Energie vorwärts gegangen. Zunächst musste sich das Komitee mit der Frage beschäftigen, ob die Aufführung stehender Brücken über die Flüsse Irtysch, Ob und Jenissei, welche hinsichtlich der Erleichterung und Verbilligerung der Exploitation der Bahn für zweckentsprechender als temporäre Ueberfahrten befunden worden sind, stattfinden soll, oder ob es bei den früher in Aussicht genommenen provisorischen Bauten sein Bewenden behalten soll. Das Komitee hat sich für die Erbauung von festen Brücken entschieden und hat damit dem Verkehr gewiss in hervorragender Weise gedient, denn Trajekte oder gar eine einfache Ueberführung der Güter auf Booten würde dem Verkehr bei den in Sibirien statthabenden Eis- und Ueberschwemmungsverhältnissen auf Monate unterbrochen haben, während mit Herstellung von festen Brücken wenigstens dieses Verkehrshinderniss nicht weiter in Frage kommen kann.

Gleichzeitig berichtete der Minister der Verkehrsanstalten über den Kostenanschlag und beantragte, zum Bau der Westsibirischen und des 1. Distrikts der Mittelsibirischen Bahn einen Kredit von 77 122 919 R. anzuweisen, einschl. der Summe für Schienen, Befestigungen und Fahrtrain. Die in Rede stehende Strecke ist 2 050 Werst lang, so dass auf die Werst 37 621 R. kommen. Die eigentlichen Bauarbeiten sind nur auf 51 164 423 R. veranschlagt, wovon noch 9 450 000 R. auf den Bau grosser Brücken über Tobol, Ischim, Ob und Tom kommen, so dass mit Abzug dieser letzten Summe die Werst für 20 348 R. gebaut wird, während 25 958 496 R. auf Schienen, Befestigungen und Fahrtrain entfallen. In der Sitzung wurde anerkannt, dass diese Anschläge sehr mässig sind, da z. B. der Bau der Polessjer Bahnen auf 39 000—43 000 R. pro Werst zu stehen gekommen ist und derselbe bei der Slatoust-Tscheljabinsker Bahn über 45 000 R., der Ssamara-Ufaschen Bahn über 52 000 R., der Ufa-Slatouster Bahn etwa 63 000 R. und der Jekaterinenbahn etwa 68 000 R. pro Werst erforderte. Indessen lassen sich dennoch, wie nach zweimaliger Prüfung der technischen Baubedingungen im Ingenieurkonseil gefunden ist, noch einige Ersparnisse durch die Wahl leichter Schienen (18 Pfund pro Fuss), leichtere Ballastirung usw. machen, so dass der Minister der Verkehrsanstalten es für möglich hält, 3 757 000 R. weniger zu gebrauchen; nur hält er für zweckmässig, dass diese letztere Summe in Reserve gehalten wird für den Fall, dass sich nicht alle Ersparnisse durchführen lassen. In der Sitzung wurde dem Antrage des Ministers der Verkehrsanstalten zugestimmt und zum Bau der oben erwähnten Distrikte 73 365 085 R. angewiesen und als Ergänzungskredit die Summe von 3 757 000 R. bewilligt.

Was nun den Stand der Arbeiten anlangt, so kann berichtet werden, dass um die Mitte März d. J. auf der Westsibirischen Strecke von Tscheljabinsk bis Omsk in einer Ausdehnung von 747 Werst der Personalbestand der Ingenieure und Techniker vollständig organisirt war und sich auf der Baustrecke befand. Es ist zur Expropriation der betreffenden Ländereien geschritten und sind von den Besitzern die Entschädigungsdokumente bereits unterzeichnet. Die Erdarbeiten sind an Unternehmer vergeben und die Erdarbeiter für die gesammte Strecke engagirt, ebenso sind auch die Maschinen für die Erdarbeiten an Ort und Stelle geschafft. Die ausgeführten Erdarbeiten belaufen sich auf 218 000 Kubikfaden oder auf gegen 20 % der Gesammtmenge. Das Holzmaterial für die Holzbrücken ist beschafft und die Gusseisenröhren und die Eisentheile für die Brücken über die Flüsse Tobol und Ischim sind auf den Fabriken bestellt. Ein bedeutender Theil der Holzbrücken auf einer Entfernung von 240 Werst zwischen Tscheljabinsk und Kurgan ist fertiggestellt. 400 000 Stück Bahnschwellen sind zubereitet und die Hälfte derselben auf die Linie geschafft. Der Bau des Telegraphen ist in Angriff genommen und derselbe auf der Strecke von Tscheljabinsk bis Kurgan, 240 Werst, bereits in Thätigkeit getreten. Ferner ist das Material für die Weg- und Stationsbauten in Vorbereitung und sind 20 000 t Cement angekauft, sowie die Befestigungen für die ganze Strecke bestellt.

Am 1. Juni d. J. wurde anschliessend hieran dann weiter berichtet, dass der Damm zwischen Tscheljabinsk und Kurgan fertiggestellt ist und bereits zum Herbste Arbeiterzüge in diesem Distrikte verkehren sollen.

Auf der Westsibirischen Strecke von der Stadt Omsk bis zum Obflusse in einer Ausdehnung von 579 Werst ist das Ingenieur- und Technikerpersonal organisirt und sind die Erdarbeiten für die ersten 100 Werst in Akkord gegeben. Mit den Fabriken sind Verhandlungen eingeleitet über die Lieferung von Cement und Eisenmaterial für die Brücken und mit den Dampfschiffbesitzern — über den Transport von Bahnzubehör auf dem Wassersystem des Ob von Tjumen bis Omsk auf dem Irtysch und bis Kriwoschtschekowo am Ob. Ende Mai d. J. begannen auch die Arbeiten auf der rechten Seite des Irtysch in der Richtung zum Ob und schritten ebenfalls befriedigend fort. Die Hauptarbeiten konzentriren sich in der Nähe von Omsk, wo am Ufer des Irtysch ein kolossaler Damm von 9 Faden Höhe aufgeschüttet wird, wobei etwa 2 000 Arbeiter beschäftigt sind.

Die Mittelsibirische Strecke vom Flusse Ob bis zur Stadt Krassnojarsk in einer Ausdehnung von 724 Werst hat zunächst das Komitee der Sibirischen Bahn in seiner Sitzung am 16. Februar d. J. längere Zeit beschäftigt, denn in Anlass eines ausführlichen Memoires des Ministers der Verkehrsanstalten gelangte die Frage über die einzuschlagende Richtung abermals zur Verhandlung. Die Plenarversammlung überzeugte sich hierbei davon, dass die vom Minister in Vorschlag gebrachte, nicht sehr wesentliche Abweichung von der ursprünglich festgesetzten Richtung nennenswerthe Vortheile bieten würde. Die neu projektirte Richtung führt über die Städte Atschinsk, Krassnojarsk, Kansk und Nishneudinsk und ist in technischer Beziehung als die günstigste zu betrachten. Eine nördlichere oder südlichere Anlage der Linie, näher den undurchdringlichen Wäldern und den Moorgegenden oder den Ausläufern des Altai- und Ssajangebirges würde die Arbeiten ausserordentlich erschweren und die Kosten erhöhen. Ausserdem ist die

Linie in der Nähe des Haupt-Postweges projektirt, der von Alters her zur Verbindung Sibiriens mit dem Europäischen Russland dient. Demgemäss erscheint die erwähnte Richtung auch in ökonomischer Beziehung als die zweckmässigste. In Anbetracht dessen hielt die Plenarversammlung es für nützlich, die Entscheidung des Ministers der Verkehrsanstalten zu bestätigen, ihm dabei anheimstellend, in nothwendigen Fällen im Einvernehmen mit dem Generalgouverneur von Irkutsk und den betreffenden Ressorts unbedeutende Abweichungen von dem bezeichneten Wege, die nicht durch allgemein staatliche Erwägungen, sondern durch bauliche Bedürfnisse hervorgerufen, zu gestatten. Gleichzeitig hiermit war die Plenarversammlung der Meinung, zwecks Verkürzung der Linie und Verringerung der Arbeiten die Allerhöchste Genehmigung Sr. Kaiserlichen Majestät zur Abweichung von der laut Journal des Ministerkomitees vom 8. Mai 1892 Allerhöchst bestätigten Richtung der Anfangsstrecke der Mittelsibirischen Bahn vom Uebergang über den Obfluss beim Dorfe Kriwoschtschekowo bis zur Station Potschitanskaja nach Süden zur Stadt Mariinsk nachzusuchen.

Inzwischen ist diese Abänderung des ursprünglich bestätigten Projektes vom Kaiser genehmigt worden.

Auch für diese Strecke ist das Ingenieur- und Technikerpersonal formirt und an Ort und Stelle kommandirt, um die endgültige Trassirung und die sonstigen Arbeiten auszuführen. Die Erdarbeiten sind in einer Ausdehnung von 65 Werst, in einem Quantum von 270 000 Kubikfaden in Akkord vergeben und werden Erdarbeiter für die Ausführung der Erdarbeiten auf ökonomischem Wege engagirt. Ferner sind 24 000 t Cement angeschafft und die Verhandlungen mit den Dampfschiffbesitzern des Obsystems über die Zustellung sowohl des angekauften Cements als auch des Eisenbahnzubehörs von den Ural- und anderen Fabriken nach dem Dorfe Kriwoschtschekowo am Obflusse beendet. Zur Sicherstellung der Arbeiten mit Holzmaterialien ist die Anordnung getroffen, mit der Niederlegung der Hölzer für die Durchhaue zu beginnen und werden Verhandlungen mit den Holzindustriellen wegen Errichtung einer Sägemühle an einem der schiffbaren Flüsse und wegen Flössung der theils auf ökonomischem Wege, theils durch Lieferanten beschafften Holzmaterialien den Ob und Tom stromabwärts gepflogen.

Die Beschaffung des erforderlichen Baumaterials bildet auf der ganzen Strecke eine sehr wesentliche Erschwerniss für den schnellen Fortgang der Bauarbeiten, es treten da Hindernisse in den Weg, deren Ueberwindung nicht nur sehr viel Zeit, sondern namentlich auch sehr viel Geld in Anspruch nehmen. So finden sich z. B. in der Umgebung von Tscheljabinsk nur wenig Steine und die Steine, die man hier findet, müssen aus dem Flussbett des Miass gebrochen werden. Je weiter man mit dem Bau der Bahn nach Osten vordringt, desto weniger Steine werden angetroffen. Die Entfernungen, auf denen die Steine angeführt werden müssen, betragen in der Umgegend von Omsk bis 500 Werst, so dass 1 Kubikfaden Steine in diesem Gebiete gegen 250 R. kostet. Es müssen daher die Bauarbeiten, zu denen Fundamentsteine usw. nothwendig sind, möglichst verschoben werden, um dieselben demnächst aus den Uralgebieten mittelst der Eisenbahn herbeizuschaffen. Ebenso werden Ziegelsteine nur an wenigen Orten gebrannt und müssen auch diese auf grosse Entfernung zu den Bauplätzen mittelst Fuhrwerk geschafft werden.

Ganz besondere Unbequemlichkeit bietet aber ausserdem die Herbeischaffung des erforderlichen Ballastes, der auf eine Entfernung bis zu 77 Werst herangefahren werden muss. Wenn nun schon alle diese Verhältnisse auf dieser westlichen Strecke den Bau erschweren und vertheuern, so kommt dann noch ferner nicht zum geringsten Theile erschwerend hinzu, dass die menschlichen Arbeitskräfte zum grösseren Theile aus dem Europäischen Russland angemiethet werden müssen, weil die eingeborene Bevölkerung sich schlecht zu Erdarbeiten eignet und ausserdem nicht dazu zu bewegen ist, sich von ihren Wohnsitzen allzu weit zu entfernen. Auf die Arbeit ziehen die Leute auch nur mit ihrer ganzen Familie.

Sind alle voraufgeführten Verhältnisse schon sehr grosse Hemmnisse für einen schnellen Fortgang der Bauarbeiten, so tritt als letztes und wohl auch grösstes Hinderniss das Klima auf, denn die klimatischen Verhältnisse gestatten nur von Mitte Mai bis Ende September zu bauen, d. h. also etwa 100 Tage, wenn man die Feiertage, Sonntage und Regentage in Abzug bringt.

Dass es unter solchen Verhältnissen eine schwere Aufgabe ist, den Bau schnell zu fördern, liegt auf der Hand.

Bei der Mittelsibirischen Bahnstrecke, auf deren ersten Theil 1 500 000 Kubikfaden Boden oder durchschnittlich etwa 2000 Kubikfaden auf die Werst Bahnlänge bewegt werden müssen, liegen die Verhältnisse mindestens so schlecht wie auf der Westsibirischen Theilstrecke und, soweit die menschliche Arbeitskraft in Frage kommt, noch ein gut' Theil schlimmer; denn erstens ist dieser Länderstrich, auch nach Sibirischen Begriffen, sehr schwach bevölkert, die Bevölkerung ist zudem sehr schlecht zu Erdarbeiten zu verwenden und endlich lässt sie sich zur Uebernahme solcher Arbeiten nur herbei, nachdem die Felder bestellt sind und zieht von der Arbeit weg, sobald die Ernte beginnt. Auch hier währt die Arbeitsperiode nicht mehr als längstens $4^1/_2$ Monate und da von dieser Zeit für die Feldarbeiten ein namhafter Theil in Abzug gebracht werden muss, so ergibt es sich ziemlich von selbst, dass die Bevölkerung zu den Arbeiten fast gar nicht herangezogen werden kann. Der „St. Petersburger Finanzbote", dem wir die vorstehenden Notizen zum Theil entnommen haben, bemerkt ausserdem, dass ein Einheimischer um 30 % weniger, speziell bei der Erdarbeit, leistet und fast um 35 % höheren Lohn beansprucht als ein Arbeiter, der aus dem Europäischen Russland angemiethet wird. Ein solcher Mangel an Arbeitern, welche sich zu speziellen Gattungen von Arbeiten eignen, macht sich nicht nur bezüglich der Erdarbeiten empfindlich bemerkbar, sondern dasselbe trifft auch bezüglich der Zimmerleute, Steinmetzen usw. zu.

Die Versorgung dieser Baustrecke mit Ballast, Kalk, Ziegelsteinen ist insofern günstiger, als das Material sich reichlich und in grösserer Nähe von der Bahnlinie vorfindet, als das auf der Westsibirischen Strecke der Fall war.

Damit ist nun derjenige Theil der Baumaterialien berührt worden und auf die Schwierigkeit der Beschaffung derselben kurz hingewiesen worden, die man in der Regel bei jedem Bahnbau in nächster Nähe der Baustelle zu finden gewohnt ist. Machte nun die Beschaffung dieser Gegenstände schon so grosse Schwierigkeiten, so bedarf es kaum noch eines besonderen Hinweises darauf, wie es um alle Artikel bestellt ist, welche die Industrie zu liefern hat. Von diesen Gegenständen gibt es in Sibirien natürlich nichts, sondern alles ohne Ausnahme muss dahin geschafft werden im günstigsten Falle vom Ural her oder aus dem Europäischen Russland, so namentlich Schienen, Schienen-Befestigungsgegenstände, das rollende Inventar und was nur irgend die Industrie zur Ausrüstung eines Schienenweges zu liefern hat. Für die Bahnlinie von Tscheljabinsk bis Irkutsk sind auf den Fabriken des Ural und des Europäischen Russlands 7 400 000 Pud Schienen bestellt, von denen 186 000 Pud fertiggestellt sind, und wird über die Bestellung der noch erforderlichen 400 000 Pud Schienen unterhandelt. Ferner sind bei verschiedenen Fabriken 148 achträderige Lokomotiven und 2 300 gedeckte Güterwagen bestellt und steht man wegen der Lieferung der restlichen 1 811 Wagen verschiedener Gattung mit den Fabriken in Unterhandlung. Ein weiteres Erschwerniss in der Ausrüstung der Bahn ist dann noch der Umstand, dass dieselbe an manchen Stellen zu gleicher Zeit Ausrüstungsgegenstände, so namentlich Schienen usw., bedarf. Um in dieser Beziehung das Möglichste zu thun, hat man sich entschlossen, den gewagten Versuch zu machen, Frachten für die Sibirische Bahn durch das nördliche Eismeer nach dem Jenissei zu befördern, zu welchem Zwecke gegen 93 000 Pud Stahlschienen in England bestellt sind. Dieselben sollten am 1. Juli a. St. d. J. im Hafen von Millesbron in einem vom Marineminister gestellten Dampfer verfrachtet werden und dann ihren Weg über das nördliche Eismeer antreten.

Dieser Dampfer wird zunächst abgefertigt werden und da derselbe seiner Dimensionen wegen nicht bis zur Stadt Jenisseisk den Jenisseifluss aufwärts befahren kann, so hat das Komitee der Sibirischen Bahn sich entschlossen, in England auf der Werft von Dennies in Dumbarton 2 Dampfer für die Fahrt auf dem Jenissei zu bestellen. Einer der erwähnten Dampfer wird mit 2 Schrauben versehen, erhält 500 Pferdekraft mit einem Tiefgang von 8 Fuss und wird für den Verkehr zwischen der Jenisseimündung und der Stadt Jenisseisk hergerichtet. Der Dampfer wird die Fähigkeit besitzen, bis gegen 93 000 Pud Fracht zu bugsiren. Der zweite ist ein Raddampfer mit einem Tiefgang von 3 Fuss 6 Zoll; derselbe ist für das Schleppen von Barshen (Lichtern) mit einer Fracht bis zu 60 000 Pud zwischen den Städten Jenisseisk und Krassnojarsk bestimmt. Solchergestalt ist auf dem ganzen Laufe des Jenissei bis zu der letztgenannten Stadt keine Umladung nothwendig, da in Jenisseisk eine Uebergabe der befrachteten Barshen von einem Bugsirer an den anderen erfolgt. Beide Dampfer sollten seitens der Werft zum 15. Juli a. St. d. J. nebst voller Ausrüstung abgeliefert werden. Der Kostenpreis der Dampfer ist auf 18 500 £ (gegen 175 000 R.) berechnet.

Weiter ergab sich, dass die erwähnten Dampfer bei den geplanten Dimensionen ausser stande sind, ein für die Zeit der Expedition ausreichendes Quantum Kohlen einzunehmen, da sie sonst, falls man ihre Ladungsfähigkeit erhöhen wollte, sich für die Fahrten auf dem Jenissei nicht eignen würden. Unter diesen Umständen müsste man nach dem Beispiel früherer Expeditionen von Privatleuten den beiden obengenannten Dampfern eine Barshe zur Aufnahme der erforderlichen Kohlenmenge beigeben und dieselbe im Schlepptau des Dampfers expediren. Gleichzeitig genehmigte das Komitee für

den Bau der erwähnten Barshe den Kostenpreis von 30 000 R. für Rechnung der zur Ausrüstung der für die Fahrt nach der Jenisseimündung angewiesenen 300 000 R. anzuweisen.

Diese beiden Dampfer werden also die doppelte Bestimmung haben, zunächst die in England bestellten Schienen auf dem Jenissei an ihren Bestimmungsort zu schaffen und sodann in Zukunft einen regelmässigen Waarenverkehr auf dem Flusse zu vermitteln.

Man darf übrigens gespannt sein, wie die Expedition bis zur Jenisseimündung gelingen wird, denn die drei für die Flussschifffahrt bestimmten Schiffe werden voraussichtlich im Eise schweren Stand haben. Die Russische Regierung hat übrigens alles aufgeboten, was nur irgend zum Gelingen des Unternehmens geschehen kann.

Die Barshe wird bis Vardö im Schlepptau eines Privatdampfers gehen, wahrscheinlich früher als die anderen beiden Dampfer, die auf dem kürzesten Wege durch die Nordsee und die Norwegischen Skären Vardö erreichen sollen. Hier nehmen alle 3 Fahrzeuge einen vollständigen Kohlenvorrath ein, versehen sich mit Schellbeeren (bekanntlich eins der besten Antiskorbutmittel), mit warmer Pelzkleidung, die aus Archangel zugesandt wird und nehmen je einen Eislootsen an Bord. Die Proviantvorräthe sind auf 14 Monate berechnet und hat das Marineministerium alle Maassregeln getroffen, um die Expedition mit allem Nöthigen auszurüsten. Die Schiffe werden mit Eisankern, Taucherapparaten, Eisbrechstangen, Sägen, Tauvorräthen, Fischfangnetzen usw. versehen. Ferner soll jedes Schiff eine Engströmkanone und Gewehre und Revolver je nach der Zahl der Bemannung erhalten. Ausser den Offizieren befinden sich auf jedem Fahrzeug je ein Bootsmann, mehrere Steuerleute (Matrosen), Signalisten, Segelbedienung, ein Zimmermann, ein Taucher und das nöthige Maschinenpersonal. Dem Arzt ist ferner ein Feldscher beigegeben. — Nach vollständiger Ausrüstung beabsichtigen alle 3 Fahrzeuge zusammen auszulaufen und die Route der Expedition des Baron Knoop, d. h. den Weg durch den Jugorski Schar zur Nordspitze der Halbinsel Jalmal einzuschlagen, um sodann nach der Jenisseimündung zu gehen. Hier wird die Expedition gegen Ende August oder Anfang September von der Vermessungsabtheilung des Lieutenants Salewski erwartet werden, welche sie bis Jenisseisk bringt, wo die Schienen gelöscht werden sollen. Die Abtheilung des Lieutenants Salewski ist ausser der Hilfeleistung bei der Löschung der Schienen mit einer flüchtigen Vermessung des Jenisseiflusses und Bezeichnung des Fahrwassers beauftragt. Die Abtheilung, die aus 14 Untermilitärs unter Kommando des Lieutenants Salewski und des Midshipman Wedernikow besteht, verliess am 3. Juni St. Petersburg, um sich möglichst rasch nach Krassnojarsk zu begeben.

Nicht minder eifrig, so scheint es, wird die Arbeit im fernen Osten gefördert, obgleich die Nachrichten aus jenem entfernten Theile der Monarchie sparsamer der Oeffentlichkeit zufliessen; immerhin erfahren wir, dass auf der Ussuri-Eisenbahn in einer Länge von 382 Werst die Erdarbeiten in einem Quantum von 380 000 Kubikfaden oder 52 % der Gesammtmenge und die steinernen Röhren- und Brückenarbeiten im Betrage von 4 260 Kubikfaden oder 65 % ausgeführt sind. Die Bahnschwellen und Schienen nebst Befestigungen sind für den vollen Bedarf bestellt und ist der Schienenweg von Wladiwostok auf einer Strecke von 20 Werst hergestellt.*) Sämmtliche Civilbauten sind in Ausführung begriffen und das rollende Material im vollen Bestande bestellt und ein Theil bereits auf die Linie befördert. — Für die Transbaikalische Strecke in einer Ausdehnung von 1 009 Werst sind Gruppen von Ingenieuren und Technikern formirt und zur Ausführung endgültiger Trassirungsarbeiten kommandirt.

Bezüglich der Ussurilinie steht zu hoffen, dass dieselbe noch etwas früher, als anfänglich in Aussicht genommen, nämlich zum Herbst des Jahres 1894**) beendet werde.

Während so mit ganzer Kraft und grosser Energie an der Durchführung des Unternehmens gearbeitet wird, soweit es sich um die Herstellung der Bahn selbst handelt, geht nebenher eine rührige Thätigkeit der Staatsregierung, die nicht minder von grosser Bedeutung ist. Die Staatsregierung bemüht sich rührig, schon jetzt für die zukünftige Prosperität der Bahn die nöthigen Vorarbeiten machen zu lassen, deren Endziel ist, sich selbst und alle Interessenten über die thatsächlichen Verhältnisse in jenen Länderstrichen zu informiren. Dass Sibirien zur Zeit thatsächlich noch in sehr vielen Beziehungen eine terra incognita ist, unterliegt wohl kaum einem Zweifel, denn man spricht von seinen immensen Reichthümern, seinen undurchdringlichen Wäldern, seinen wasserreichen Flüssen, seinem ausgedehnten, fruchtreichen Schwarzerdegebiete, aber ausser solchen allgemeinen Redensarten gibt es im grossen und ganzen wenig Leute, die Positives auf Grund eigener, zuverlässiger Erforschung wissen. Diese offenbare Lücke auszufüllen hat das Komitee der Sibirischen Bahn im Allerhöchsten Auftrage beschlossen, nunmehr dem Verweser des Ministeriums der Reichsdomänen aufzutragen, 3 Bergingenieur-Abtheilungen zu organisiren und zwar eine Westsibirische, eine Centralasiatische und eine Amurabtheilung zur Anstellung von geologischen Erforschungen längs der Sibirischen Eisenbahn.

Einerseits müssen die erwähnten Untersuchungen auf die Auffindung von neuen Lagern nützlicher Mineralien, besonders von Steinkohlen, Eisenerzen, sowie goldhaltigen Ländereien, auf Schürfungen der meisttauglichen dieser Minerallager und auf die Sammlung weiterer für die Entwickelung der Montanindustrie Sibiriens erforderlicher Daten gerichtet sein.

Andererseits müssen die geologischen Arbeiten den nicht weniger wichtigen und äusserst dringenden Bedürfnissen der Erbauung der genannten Linie selbst dienen. In dieser Beziehung sind von hauptsächlichster Bedeutung die Untersuchung der wasserhaltigen Erdschichten zur Errichtung der Wasserversorgung auf den Stationen, die Erforschung der Bodeneigenschaften in den Gegenden, in denen grosse Erdarbeiten bevorstehen, um Erdrutschungen bei den Dämmen und Gräben zu vermeiden, die Klarstellung der Eigenschaften der Sümpfe, über welche die Bahn geleitet werden muss usw.

Neben diesen Arbeiten, die für die Besiedelung des Landes von einschneidender Bedeutung zu werden versprechen, ist andererseits soeben in Chicago auf der Ausstellung ein wissenschaftliches Werk, das im Auftrage des Finanzministers verfasst worden ist, ausgestellt, das offenbar den Zweck hat, weitere Kreise auf Sibirien aufmerksam zu machen, damit, sobald die Eisenbahn in Betrieb gesetzt, auch Menschen, Arbeitskraft und Kapital, das nutzbringende Anlagen sucht, nachfolgen und dann auch schon einigermaassen über die vorliegenden Verhältnisse informirt sein können. Das umfangreiche Opus, das in Russischer und Englischer Sprache edirt worden, umfasst 309 Seiten, zerfällt in 5 Abschnitte und führt den Titel: Sibirien und die grosse Sibirische Eisenbahn. Nebst einer Karte von Sibirien. Petersburg 1893.

Der erste Abschnitt behandelt die geographische und administrative Eintheilung Sibiriens und gibt einen Ueberblick über die Geschichte seiner Eroberung, seiner Erforschung und Besiedelung. Der zweite Abschnitt enthält eine geographische Beschreibung Sibiriens und zwar des eigentlichen West- und Ostsibiriens, des Jakutischen Grenzlandes, des Amur-Küstenlandes und des Kirgisischen Steppengebiets. Der dritte Abschnitt, über die Formen des Landeigenthums und die Ausnutzung desselben, behandelt Ackerbau und Viehzucht, den Waldreichthum Sibiriens, die landwirthschaftliche Industrie der bäuerlichen Bevölkerung, Jagd und Rauchwerkgewinnung im fernen Osten. Der vierte Abschnitt über Industrie, Handel und Kommunikationswege schildert den Mineralreichthum und den Bergbau, die Fabrikthätigkeit und den Binnenhandel, den auswärtigen Handel und die Verbindungen zu Wasser und zu Lande. Dann erst folgt auf Seite 277 die Behandlung der Frage der Sibirischen Bahn, die zunächst eine knappe Darstellung der historischen Entwickelung der Angelegenheit gibt, die topographischen und technischen Verhältnisse der Bahn und die Baukosten erörtert und mit einer Abhandlung über die Bedeutung der Bahn für die Kultur im allgemeinen, die landwirthschaftliche Produktion, die Kolonisirung des Landes, den Goldgewinn, den Binnen- und Aussenhandel schliesst.

---

*) Nach Zeitungsnachrichten soll diese Strecke am 3. d. Mts. dem Verkehr übergeben worden sein.

**) Es ist vielleicht nicht unnütz, an dieser Stelle kurz in Erinnerung zu bringen, wie die Dispositionen bezüglich der Bauausführung getroffen sind.

Der Bau soll in 3 Theilstrecken ausgeführt werden. Zur ersten gehören die Strecke Tscheljabinsk-Irkutsk (3 082 Werst) und die Distanz Wladiwostok-Grafskaja nebst der Zweigbahn zwischen der Sibirischen und der Ural-Bergwerksbahn. Zur zweiten Strecke gehört die Distanz Grafskaja-Chabarowka (347 Werst) und Myssowskaja (Ausgangspunkt der Linie jenseits des Baikalsees) -Ssretensk (1 009 Werst); zur dritten die Baikalringlinie (292 Werst) und die Distanz Ssretensk-Chabarowka (etwa 2 000 Werst).

Die erste Theilstrecke muss zum Jahre 1900 fertiggestellt werden, wobei die Zweigbahn nach Jekaterinburg 1894, die Linie Wladiwostok-Grafskaja 1895 beendigt werden sollen. Zu derselben Zeit sollen auch, wenn die Umstände es erlauben, die Distanzen der zweiten Theilstrecke in Angriff genommen werden, und zwar will man die Distanz Grafskaja-Chabarowka in den Jahren 1895—1898 und die Transbaikaldistanz nicht später als 1902 fertigstellen. Somit wäre zum Jahre 1902 ein Dampfverkehr durch ganz Sibirien zu erwarten und zwar: von Tscheljabinsk bis nach Irkutsk — Eisenbahn, über den Baikalsee — Dampfer, von da nach Ssretensk — Eisenbahn, von Ssretensk bis Chabarowka — Dampfer auf dem Amur und von Chabarowka nach Wladiwostok — wieder Eisenbahn.

Daneben wird für das Jahr 1895 in Moskau eine Sibirische Ausstellung geplant, die den Zweck hat, das Publikum mit den natürlichen Reichthümern und der Natur Sibiriens, seinen ethnographischen Eigenthümlichkeiten und seinen Handelsbeziehungen zum Europäischen Russland und den benachbarten Staaten bekannt zu machen. Die Ausstellung wird nachstehende 10 Sektionen haben: 1. Gelehrte Sektion: Litteratur, Mineralogie, Geologie, Botanik, Zoologie, Meteorologie, Geographie, Archäologie, Geschichte, Statistik, Anthropologie und Ethnographie Sibiriens; 2. Landwirthschaftliche Sektion; 3. Gartenbau und Gemüsebau; 4. Forstwesen; 5. Montanindustrie; 6. Viehzucht, Geflügel-, Bienen-, Seidenraupen- und Pferdezucht; 7. Jagd und Fischerei; 8. Sektion für das Leben der Eingeborenen; 9. Hausfleiss, Handwerk und Fabrikwesen und 10. Sektion für die Nachbarländer: Mandshurei, Mongolei, China, Japan und Korea. In dieser letzten Abtheilung werden hauptsächlich Muster der gegenseitigen Export- und Importartikel ausgestellt werden.

Die Ausstellung wird somit in eine Zeit fallen, zu der schon einzelne Strecken der Bahn dem Betriebe übergeben worden sind.

Es darf dieses Vorgehen der Russischen Regierung als durchaus zweckentsprechend und praktisch anerkannt werden, denn nur, wenn die Kenntnisse darüber, was die Uebersiedeler dort zu finden hoffen können, verbreitet sein werden, kann Russland hoffen, dass sich Menschen und Kapitalien finden werden, nach Sibirien zu gehen.

Davon wird aber im wesentlichen die Entwickelung des grossen Länderkomplexes, die Hebung des augenblicklich sehr niedrigen Kulturniveaus und das Prosperiren der zur Zeit erst im Bau begriffenen Eisenbahn abhängen. Ein sehr lehrreiches Beispiel bietet ja Nordamerika für die Besiedelung und das Heranziehen von Kapital. Gelingt es Russland etwas ähnliches zu erreichen, dann wird es mit Befriedigung auf die Erfüllung seiner civilisatorischen Mission im Osten blicken können.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Verhandlungen über die Beschwerden bezüglich des neuen Betriebsreglements.

Diese von zahlreichen Korporationen den Handelsministerien beider Reichshälften überreichten Beschwerden wurden bekanntlich den Bahnverwaltungen zur thunlichsten Abhilfe und von diesen, resp. von der Direktorenkonferenz mehreren Komitees zur Bearbeitung und Antragstellung überwiesen. Dieselben mussten sich mit Rücksicht auf die Fülle des Berathungsstoffes auf die Verhandlung der Beschwerdepunkte beschränken, welche gegen die Zusatzbestimmungen zum neuen Betriebsreglement und sonstige Bestimmungen des Tariftheiles I, sowie der gemeinsamen Manipulationsinstruktion gerichtet sind.

Die hiernach formulirten Anträge wurden mit geringen Aenderungen von der am 21. und 22. d. Mts. in Wien abgehaltenen ausserordentlichen gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz angenommen, an welcher die Vertreter aller Oesterreichischen, Ungarischen und Bosnisch-Herzegowinischen Eisenbahnen theilnahmen.

Den auf Grund der Komiteeanträge gefassten Beschlüssen ist folgendes zu entnehmen:

a) Die Zusatzbestimmung zu § 43 des Betriebsreglements (siehe Art. 1 des Internationalen Uebereinkommens), betreffend die direkte Beförderung der Güter, soll nachstehende Fassung erhalten: In Orten, in welchen sich Güteraufnahmestellen mehrerer Eisenbahnverwaltungen oder auch nur mehrerer Bahnlinien befinden, ist, sofern nicht tarifmässig eine Ueberfuhr von einer Güterabfertigungsstelle zur anderen vorgesehen ist, die Sendung bei der Aufnahmestelle jeder Bahnlinie abzuliefern, über welche die Beförderung zu beginnen hat. Nur unter derselben Beschränkung kann eine nach einem solchen Orte bestimmte Sendung nach der Abgabestelle einer anderen als derjenigen Bahnlinie aufgegeben werden, über welche das Gut einlangen soll.

b) Ein Verzicht auf das für die Nachtarirung der Eisenbahnwagen vorgeschriebene Wägegeld kann nicht empfohlen werden. Auch eine Aenderung der die Frachtzuschläge bei Wagenüberlastungen betreffenden Zusatzbestimmungen zu § 53 des Betriebsreglements (siehe § 45 des Vereinsreglements) könne nicht empfohlen werden. Doch solle eine Erleichterung bei der Rücksendung der Ueberlast eintreten, nämlich, dass in jenen Fällen, in welchen bahnseitige Feststellung des Gewichtes beantragt war, aber die Abwiegung in der Versandstation nicht stattfinden konnte, für die vom Absender verfügte Rücksendung der in der Unterwegsstation abgeladenen Ueberlast derjenige Frachtsatz in Anwendung zu kommen habe, zu welchem das Gut als Wagenladung tarifirt.

c) Im internen Verkehr soll dem Verlangen auf Spezifizirung der frankirten Gebühren sowohl bei Ertheilung von Aufnahmescheinen, als auch bei Ausstellung von Frachtbriefduplikaten entsprochen werden.

d) Die gewünschte Aufhebung der Zusatzbestimmung IV zu § 64 des Betriebsreglements (siehe § 53 des Vereinsreglements), betreffend das Verfügungsrecht des Absenders, könne nicht empfohlen werden, da es vom Standpunkte der Ordnung im Güterverkehre unbedingt geboten sei, dass Aenderungen in der Verfügung über die Güter nur in der Versandstation gegeben werden können. Die telegraphische Weitergabe der in der Versandstation schriftlich getroffenen Verfügung sei insoweit zuzulassen, als hierdurch in der Bestimmungsstation bis zum Einlangen der schriftlichen Verfügung die Ausfolgung des Gutes an den ursprünglichen Adressaten aufgehalten werde, wobei jedoch den Eisenbahnen das Recht vorbehalten bleiben soll, sich von der Authentizität und Richtigkeit der betreffenden Depesche durch telegraphische Rückfrage auf Kosten der Partei die Ueberzeugung zu verschaffen.

e) Bezüglich der Verladung langer Artikel wird eine Bestimmung getroffen, welche bei Frachtzahlung für ein bestimmtes Gewichtsquantum (mindestens 20 000 kg) die gebührenfreie Bereitstellung von Schutzwagen vorsieht.

f) Auf die Frage einer Aenderung der Verjährungsfrist soll erst dann eingegangen werden, wenn die Erfahrungen eines längeren Zeitraumes vorliegen.

g) Den einzelnen Bahnverwaltungen werde freigestellt, durch besondere Einrichtungen für Spedition an Orten, wo sich hierfür ein Bedürfniss ergebe, den bezüglichen Wünschen des verfrachtenden Publikums Rechnung zu tragen.

h) Die begehrte Aufhebung des Lagergeldes für Güter, welche zur Einlagerung bis zur möglichen Beförderung übernommen werden, könne nicht empfohlen werden.

i) Dem Wunsche, die Bewerthung des Gutes dem Absender zu überlassen, könne entsprochen werden, weshalb die Zusatzbestimmung zu § 62 des Betriebsreglements (siehe § 51 des Vereinsreglements), betreffend die Nachnahme, zu eliminiren sei.

j) Entsprechend dem zu § 82 Al. 2 des Betriebsreglements (siehe § 74 des Vereinsreglements) geäusserten Wunsche sei eine Zusatzbestimmung aufzunehmen, der zufolge ein wieder aufgefundenes Gut auf Verlangen des Entschädigungsberechtigten auch in einer auf dem Wege zwischen der Versand- und Bestimmungsstation gelegenen Station kostenfrei ausgefolgt wird.

k) Betreffend die Gewährung von Erleichterungen bei Einhebung des Frachtzuschlages für Interessedeklaration und die Art der Berechnung dieses Frachtzuschlages für die einzelnen Theilstrecken bei Umkartirungen sei grundsätzlich anzuerkennen, dass von der Beibringung der Cession innerhalb der 7 tägigen Präklusivfrist für Reklamationen Umgang genommen werde, doch müsse die Reklamation mit dem Frachtbriefe instruirt sein.

l) Eine Erweiterung der 8tägigen Frist für die Aufbewahrung der Aufnahmebescheinigungen seitens der Bahn könne nicht empfohlen werden.

m) Die Aufnahmeschein-Stempelgebühr soll direkt durch Verwendung eigener mit einem diese Gebühr einschliessenden aufgedruckten Stempelwerthzeichen versehenen Frachtbriefe entrichtet werden, wogegen sowohl der ausgestellte Aufnahmeschein, als auch das denselben zu vertretende Frachtbriefduplikat stempelfrei zu sein hätten.

n) Im Falle des Verlustes der Aufnahmebescheinigung müsse immer der Entscheidung der betreffenden Direktion (und nicht den Stationen) anheimgestellt bleiben, ob und unter welchen Kautelen der Disposition des Absenders entsprochen werde.

o) Auf die Einhebung der Gebühr für die Zustellung der Avisi könne seitens der Eisenbahnverwaltungen nicht verzichtet werden.

p) Das Begehren um Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 51 Littr. 1 des Betriebsreglements (siehe Art. 6 des Internationalen Uebereinkommens), wonach in Ansehung der Routenwahl die Eisenbahn nur für grobes Verschulden zu haften hat, enthaltend eine dem Handel befriedigende Definition des „groben Verschuldens", müsse unbedingt abgelehnt werden, da es nicht Aufgabe der Bahnverwaltungen sein könne, den Rechtsbegriff „grobes Verschulden" zu erläutern, worüber im Streitfalle der Richter zu entscheiden habe.

q) Nach § 62 (1) des Betriebsreglements (siehe § 51 des Vereinsreglements) sei dem Absender nur die Belastung des Gutes mit Nachnahme bis zur Höhe des Werthes

desselben gestattet. Eine Aenderung, dass keinerlei Beschränkung für die Höhe der Nachnahme nach Eingang einzutreten hätte, könne nicht empfohlen werden, da die Uebernahme und Ausführung von Inkassomandaten nicht in die Berufssphäre der Eisenbahnen gehöre.

r) Die Hinausschiebung des Beginnes der 24stündigen Entladefrist, welche einer Verlängerung dieser Frist gleichkomme, könne vom Standpunkte der Aufrechthaltung eines ordnungsmässigen und unbehinderten Verkehrs nicht empfohlen werden.

s) Die Herabsetzung der Wägegelder sei abzulehnen.

Endlich wurde der Komiteebericht über die Aufstellung eines gemeinsamen Tariftheiles I für den Personen- und Gepäckverkehr zur Durchführung entgegengenommen.

Rücksichtlich aller dieser den beiden Handelsministerien zur Genehmigung vorzulegenden Anträge bezw. Beschlüsse wurde die 6 wöchentliche Einspruchsfrist, welche den einzelnen Bahnverwaltungen gegen die Konferenzbeschlüsse vom Zeitpunkte ihrer offiziellen Bekanntgabe an statutenmässig eingeräumt ist, mit Rücksicht auf die Dringlichkeit des Gegenstandes auf 8 Tage beschränkt und die nächste ordentliche Direktorenkonferenz auf den 16. Oktober d. J. anberaumt.

Schliesslich soll die Berathung der das Betriebsreglement selbst betreffenden Wünsche und Beschwerden, mit Ausnahme des die Verjährungsfrist betreffenden Punktes, einem späteren Zeitpunkte vorbehalten bleiben.

Kündigung Ungarischer Eisenbahnobligationen.

In 2 Kundmachungen des Ungarischen Finanzministeriums wird in Erinnerung gebracht, dass die Prioritätsobligationen des 5% Silberanlehens der verstaatlichten Ungarischen Nordostbahn vom Jahre 1869 von 28 328 499 fl. und vom Jahre 1891 von 3 120 000 fl., ferner die Prioritätsobligationen II. Emission des 5% Silberanlehens der verstaatlichten Ungarischen Westbahn vom Jahre 1874 von 3 376 400 fl., sowie sämmtliche noch ausstehenden nicht verloosten Obligationen der 6% Betriebsanleihe der Nordostbahn vom Jahre 1878 von 1 605 000 fl. in Gold zur Rückzahlung am 1. Oktober 1893 gekündigt wurden und dass die Verzinsung der gekündigten Obligationen mit diesem Tage aufhört. Die Kundmachungen führen auch die betreffenden Zahlungen, gleichwie die Modalitäten an, welche bei der Präsentation zu beobachten sind. Die Nordostbahn- und Westbahn-Silberprioritäten werden für je 100 fl. Nominale mit 100 fl. Kapital und 2,50 fl. Kuponzinsen per 1. Oktober d. J. und mithin zusammen 102,50 fl., die Nordostbahn-Goldobligationen aber in Wien und Budapest in Gulden Gold nach dem Verhältnisse von 100 Frcs. gleich 40 fl. und in Berlin und Frankfurt zu 100 Frcs. gleich 81 M. gerechnet zurückgezahlt.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt und zwar:

a) der Stadtvertretung von Schönbach für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Tirschnitz und Franzensbad der Buschtêhrader Eisenbahn nach Schönbach,

b) dem Verwaltungsrathe der Kolomeaer Lokalbahnen in Wien für eine Lokalbahn von Peczenizyn oder Sceparowce nach Delatyn oder einem anderen Punkte der im Baue begriffenen Staatsbahnlinie Stanislau-Woronienka, sowie für eine die Umgehung der Stadt Kolomea bezweckende Bahnlinie von der bestehenden Haltestelle Vorstadt Nadwornianskie zur Station Kolomea,

c) dem Steiermärkischen Landesausschusse für eine schmalspurige Lokalbahn von Neuberg nach Mariazell, sämmtlich auf die Dauer von 6 Monaten.

Betriebseinnahmen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im August d. J.

Diese Bahnen weisen in jenem Monate im Vergleiche zu den Ergebnissen des gleichen Monats des Vorjahres eine Minderbewegung von 145 447 Personen und von 64 442 t, dagegen eine Mehreinnahme von 90 104 fl. aus dem Personen- und Gepäckverkehr und von 277 197 fl. aus dem Güterverkehr aus. Es ergibt sich demnach eine Gesammt-Mehreinnahme von 367 301 fl. Die Ausfälle in der Personenfrequenz und der Güterbeförderung sind nur rechnungsmässig infolge Zusammenlegung mehrerer Linien der Oesterreichischen Staatsbahnen ausgewiesen.

Beendigung der Liquidation der Carl Ludwigbahn.

Das K. K. Handelsministerium hat auf Grund der Ergebnisse der am 31. Juli d. J. beendigten Liquidation dieser Bahn, deren Eisenbahngesellschaft, bezw. deren Liquidatoren das Absolutorium bezüglich der ordnungsmässig bewirkten Geschäftsführung für Rechnung des Staates und der Liquidation ertheilt und hiermit das Liquidationsverfahren als beendigt erklärt. Mit Rücksicht hierauf wird nunmehr die Löschung der Liquidationsfirma erfolgen.

Die Manöver in Ungarn und die Südbahn.

Bei diesen grossen Manövern, welchen auch der Deutsche Kaiser und andere Fürstlichkeiten beiwohnten, hat die Südbahn ihre Leistungsfähigkeit auf das Glänzendste bewährt. Es waren auf den Oesterreichischen und Ungarischen Linien dieser Bahn nicht weniger als 70 000 Mann sammt Train usw. nach Güns zu befördern. Dieser Massenverkehr wurde ohne Störung des gewöhnlichen Verkehrs in $2^1/_2$ Tagen bewerkstelligt. Die leitenden Verkehrsbeamten der Südbahn wurden hierbei von der Kriegsverwaltung, bezw. vom Militär-Eisenbahnchef Oberst v. Guttenberg aufs kräftigste unterstützt. In ähnlicher mustergültiger Weise wurde der Rücktransport durchgeführt und dem Generaldirektor Dr. Schüller die Allerhöchste Anerkennung ausgedrückt.

Zugverspätungen im Monat August d. J.

In jenem Monate kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 293; bei den Personenzügen über 20 Minuten 479; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 76; im ganzen 848. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und aussergewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, Hindernisse auf der Bahn, mangelhaften Zustand der Bahn, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 79.

Bücherliche Uebertragung eines enteigneten Bahngrundes, trotz der angeordneten Ergänzung des Verfahrens (Rechtsfall).

Auf Grund eines Enteignungserkenntnisses der Verwaltungsbehörde hatte die Böhmische Nordbahn beim zuständigen Bezirksgerichte um lastenfreie Abtrennung der enteigneten Grundflächen von der betreffenden Grundbucheinlage und Uebertragung, bezw. Einverleibung derselben in die Einlage der Böhmischen Nordbahn angesucht. Die I. Instanz gab diesem Ansuchen Folge, während dasselbe von der II. Instanz deshalb zurückgewiesen wurde, weil das diesbezügliche Entschädigungserkenntniss nicht in Rechtskraft erwachsen war, nachdem der frühere Eigenthümer eine höhere Entschädigung forderte. Der K. K. Oberste Gerichtshof gab mit Entscheidung (1892) dem Ansuchen aus nachstehenden Gründen Folge: Ein rechtskräftiges Enteignungserkenntniss ist eine öffentliche Urkunde, auf Grund welcher die Einverleibung des Eigenthumsrechtes für denjenigen, zu dessen Gunsten die Enteignung ausgesprochen wurde, erfolgen kann. Diese Einverleibung ist nur durch den gerichtlichen Erlag des Entschädigungsbetrages bedingt; ist derselbe aber noch streitig, so kann das deshalb noch nicht rechtskräftig gewordene Entschädigungserkenntniss, wohl auf deren Ziffer, aber nicht auf die Eigenthumsübertragung Einfluss nehmen. Die Höhe der gerichtlich bestimmten Entschädigung und deren Erlag ist durch das bezügliche Erkenntniss nachgewiesen; dessen Rechtskraft ist daher keine Bedingung der Einverleibung. (Röll'sche Sammlung Nr. 33, 1893.)

Statutenänderung bezw. Kapitalserhöhung der Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya.

Die letzte Generalversammlung dieser Bahn hatte den Beschluss gefasst, das ursprünglich mit dem Betrage von 202 000 fl. festgesetzte Aktienkapital der Gesellschaft behufs Bedeckung der mit rund 35 600 fl. nachgewiesenen Baukostenüberschreitung um den Betrag von 40 000 fl. zu erhöhen und zu diesem Zwecke weitere 400 Stück auf den Ueberbringer lautende volleingezahlte Prioritätsaktien à 100 fl. auszugeben. Die damit im Zusammenhange stehende Aenderung sowie die bei diesem Anlasse beantragten Modifikationen der Statuten erhielten die Genehmigung des K. K. Ministeriums des Innern.

Der Kohlenexport auf der Lokalbahn Petroseny-Lupeny.

Die Rentabilität der von der Hauptlinie der Ungarischen Staatsbahnen Budapest-Grosswardein-Kronstadt-Predeal von der Station Piski abzweigenden Eisenbahnlinie Piski-Petroseny hat durch den Ausbau der Zsilthaler Bahn von Petroseny bis nach Lupeny einen bedeutenden Aufschwung genommen. Die Ausfuhr von Kohlen der Urikány-Zsilthaler Steinkohlen-Bergwerksgesellschaft, insbesondere nach dem Banate und über Kronstadt-Predeal nach Rumänien ist so stark, dass ausser je vier täglich in jeder Richtung verkehrenden fahrordnungsmässigen, in der Richtung gegen Norden zumeist Kohlenfracht befördernden gemischten Zügen auf Erforderniss Kohlenzüge verkehren.

Fahrgebühren-Ermässigung für Arbeiter in Gruppen.

Auf sämmtlichen Linien der Ungarischen Staatsbahnen werden in Gruppen von mindestens 10 Personen reisende Feldarbeiter und Tagelöhner, wenn sie nach einer und derselben Station fahren und sich mit einem Gemeindecertifikat ausweisen, mit Personen- und Omnibuszügen der III. Klasse zu halben Fahrpreisen befördert. Diese Begünstigung kann von den Arbeitern ohne Vermittelung in jeder Station beansprucht werden; eventuell hat dieselbe zu veranlassen, dass sich Arbeiter in der vorgeschriebenen Anzahl zur Fahrt vereinigen.

Mittheilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens.

Das 4. Heft dieser Mittheilungen enthält ausser einem Vortrage des Direktors Ziffer „über schmalspurige Vizinalbahnen in Frankreich“, dann einer Besprechung der neuesten Werke („Tertiärbahnen von Fischl“), Neuerungen auf dem Gebiete des Lokal- und Strassenbahnwesens und Notizen noch die Eingabe an das K. K. Handelsministerium mit den Anträgen für eine Regelung des bestehenden Lokalbahngesetzes. Ueberdies ist dem Hefte ein Sonderabdruck: „Ueber die schmalspurigen Steiermärkischen Landesbahnen“ von Direktor Ziffer beigegeben.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Mit Spannung sieht die Monarchie der Eröffnung des Ungarischen Reichstages entgegen; man hofft, dass der Ministerpräsident Dr. Wekerle Aufklärungen über die Maassnahmen geben wird, welche beide Regierungen zur Bekämpfung des bedrohlichen hohen Goldagios (bereits 25 %) ergreifen werden; deshalb war trotz der zum Herbste eingetretenen Belebung des Verkehrs das Geschäft an der Börse ohne Belang. Bis auf die Aktien der Südbahn (104,75), deren Leistungsfähigkeit allgemeine Anerkennung findet, war die Stimmung für die übrigen Bahnwerthe eine gedrückte; selbst die 3 % Prioritäten der Südbahn (153) gingen infolge von Realisationen zurück. Die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2880), der Nordwestbahn (214), der Elbethalbahn (337,75) und der Staatsbahn (303,75) theilten dasselbe Schicksal, obwohl letztere die Umwandlung ihrer 5 % Prioritäten (133) bald in Angriff nimmt, wodurch sich die Aktienrente um rund 1 Frcs. bessern wird, was eine Erhöhung des Kapitalwerthes um 20—25 Frcs. bedeutet. Das von der Aussig-Teplitzer Bahn mit der Regierung abzuschliessende, ihr mehrere Verpflichtungen auferlegende Uebereinkommen drückte deren Aktien auf 1770. Auch Böhmische Westbahn (379) wurde von dem Gerüchte beeinflusst, dass deren Verstaatlichung für die nächste Zeit von der Regierung nicht in Aussicht genommen wird. Die von der Friauler Eisenbahngesellschaft im Betrage von 1 300 000 fl. emittirten Obligationen wurden (ohne Kursnotirung) an der Börse eingeführt.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Nordostbahn.

Die Verwaltungskommission der Pensions- und Hilfskasse dieser Bahn hat die Rechnung für das Jahr 1892 geprüft. Dem Berichte über diese Prüfung sind nachfolgende Angaben entnommen: Im vorigen Jahre war eine Statutenrevision ausgearbeitet worden, gegen welche jedoch das Schweizerische Eisenbahndepartement einige wesentliche Einwendungen erhob. Durch den Verwaltungsrath dazu ermächtigt, entsprach die Direktion den Anforderungen des Eisenbahndepartements und es erhielt hierauf der abgeänderte Statutenentwurf die Genehmigung des Bundesraths und das neue Statut konnte am 1. April d. J. in Kraft treten. Durch die vorgenommenen Abänderungen erhalten die Mitglieder manche erhebliche Vergünstigungen. Betreffend die Leistungen der Bahngesellschaft wurde bestimmt, dass die regelmässigen Beiträge derselben gleich den obligatorischen Einlagen der Mitglieder sein sollen und dass für die Tilgung des Defizits der Pensions- und Hilfskasse aus dem Bahnbetriebsertrage jährlich 250 000 Frcs. zu verwenden seien. Im Jahre 1892 betrugen die Jahreseinnahmen der Kasse 890 992 Frcs., die Ausgaben 378 856 Frcs., somit ein Einnahmenüberschuss von 512 136 Frcs. Der Vermögensbestand am Ende des Berichtsjahres war 4 112 533 Frcs. Im Jahre 1892 wurden in 637 Fällen 1 011 Personen unterstützt. Die Gesammtzahl der Mitglieder war Ende 1891 2 511 Mann und Ende 1892 2 798 Mann. Zu Ende 1892 betrug das Defizit des Deckungskapitals noch 2 892 937 Frcs. Das Deckungskapital ist in der Bilanz am Ende 1892 mit 7 049 648 Frcs. eingestellt. Der Verwaltungsrath der Nordostbahn hat beschlossen, zum 16. November d. J. eine ausserordentliche Generalversammlung einzuberufen und derselben folgende Geschäfte vorzulegen: 1. Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Aufnahme eines neuen pfandversicherten Anlehens bis auf den noch nicht beanstandeten Rest von 20 512 500 Frcs., der durch Bundesrathsbeschluss vom 8. November 1878 bewilligten Pfandsumme von 160 000 000 Frcs., 2. Bestellung einer Vertretung der Generalversammlung für den Prozess mit dem Verwaltungsrath, betreffend Gültigkeit ihres Beschlusses vom 30. Juni 1893 wegen Vorlage der Pläne für Umgestaltung des Bahnhofes Zürich. — Von der rechtsufrigen Zürichseebahn wird die Theilstrecke Stadelhofen (bei Zürich)-Rapperswyl voraussichtlich zum 1. Dezember d. J. betriebsfähig hergestellt werden können.

Arth-Rigibahn.

Diese Bahn, die seit nahezu 20 Jahren schlechte Betriebsresultate ergab, scheint besseren Zeiten entgegenzugehen, dank dem Entgegenkommen der Gotthardbahn und namentlich infolge des Einflusses der jungen Südostbahn, welche die Zufahrt zum Rigi von der Ostschweiz aus sehr erleichtert. Diese Verhältnisse werden in kurzer Zeit noch bedeutend günstiger werden, sobald nämlich die in Ausführung begriffenen Linien Thalweil-Zug-Goldau und Luzern-Immensee-Goldau dem Betriebe übergeben werden können.

Bern-Neuenburg.

Die Jura-Simplonbahn hat eine Betheiligung an dieser neu zu erstellenden Linie gänzlich abgelehnt. Das Projekt ist nun andererseits wieder aufgenommen worden, wobei allerdings Staat und Stadt Neuenburg grössere Subventionen zugemuthet werden müssen. Es würden dann 2 Millionen Subvention auf Neuenburg und 2,5 Millionen auf Bern fallen, wodurch die Ansprüche an die übrigen Interessenten bedeutend vermindert würden.

Monte Generosobahn.

Das Schweizerische Bundesgericht macht bekannt, dass die in Konkurs gerathene Generosobahn am 4. Oktober d. J. in Mendrisio zur öffentlichen Versteigerung gelangt.

Verein Schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiff-Angestellter.

Kürzlich waren die Vertreter der Kreise Aarau, Bellinzona, Brunnen, Delsberg, Lausanne, Neuenburg, Olten, St. Gallen und Zürich in Bern versammelt, um auftragsgemäss vereint mit dem Centralvorstande die in der Abgeordnetenversammlung vom 2. Juli d. J. unerledigt gebliebenen Traktanden zu behandeln. Die Gründung einer Spar- und Darlehnskasse wurde einstimmig abgelehnt; der Antrag auf Reorganisation des Vereins erfuhr die gewünschte Ueberweisung an den Centralvorstand zur Prüfung und Berichterstattung; die Motion, betreffend Rechtsschutz, gelangte an den Kreis Zürich zur Untersuchung und Antragstellung, und endlich erhielt der Centralvorstand die Kompetenz, einen ständigen Sekretär anzustellen, dem auch die Redaktion des Vereinsorgans obliegen wird.

Haftpflicht.

Infolge der bei den Haftpflichtprozessen von Mönchenstein gesammelten Erfahrungen beantragte Dr. Brenner von Basel im Nationalrathe die Revision des Bundesgesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmungen bei Tödtungen und Verletzungen vom 1. Juli 1875. Der Antragsteller möchte, dass die Revision im Sinne von Art. 54 des Schweizerischen Obligationenrechtes erfolge. Art. 54 enthält folgende Vorschrift: Bei Körperverletzung oder Tödtung eines Menschen kann der Richter unter Würdigung der besonderen Umstände, namentlich in Fällen von Arglist oder grober Fahrlässigkeit dem Verletzten oder den Angehörigen des Getödteten auch, abgesehen von dem Ersatze erweislichen Schadens, eine angemessene Geldentschädigung zusprechen. Dr. Brenner bezeichnet es als einen Mangel, dass die Haftpflicht der Eisenbahnen auf den erweislichen Schaden beschränkt ist. In Fällen von grober Fahrlässigkeit könne der Richter zwar über den wirklichen Vermögensantheil hinausgehende Entschädigungen zusprechen. Jedoch habe gerade der Fall von Mönchenstein erwiesen, wie wenig leicht einer Bahngesellschaft grobe Fahrlässigkeit nachgewiesen werden könne. Wenn der Bruder einer Schwester verunglückte, bekomme die vom Bruder unterstützte Schwester nach dem gegenwärtigen Haftpflichtgesetze keine Entschädigung, sofern nicht das kantonale Gesetz den Bruder gegenüber der Schwester alimentationspflichtig erkläre. Ein Uebelstand sei es ferner, dass dem Richter das freie Ermessen bei Bestimmung der Entschädigungssummen mangele. Im Vergleich zu Art. 54 des Obligationenrechtes seien die Eisenbahn- und Dampfschiff-Gesellschaften geradezu privilegirt. Der Chef des Eisenbahndepartementes gab die Erklärung ab, der Bundesrath werde der Bundesversammlung über die Revision des Haftpflichtgesetzes Bericht erstatten.

Beatenbergbahn.

Die Beatenbergbahn musste am 16. September d. J. ihren Betrieb für noch unbestimmte Zeit unterbrechen, da bei Auswechselung eines Kabels das neue noch unbefestigte Kabel die Bahn hinunterstürzte und erheblichen Schaden nahm, so dass es unbrauchbar wurde.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. In dem vom 1. September 1893 gültigen Theil III, Ausnahmetarif für Getreide etc., sind auf Seite 23 u. 24 unter Stationen der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen die Stationsnamen „Furt“ und „Leiptheim“ auf „Fürth“ und „Leipheim“ abzuändern.

Wien, am 23. September 1893. (2093)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-, resp. Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr. Berichtigungen des Verbands-Gütertarifes Theil II. In dem vom 1. Juli 1893 gültigen Verbands-Gütertarif Theil II ist auf Seite 10 in dem zweiten Absatze des Punktes 7 nach: „Leipzig (Thür. Bhf.) (E. D. E.)“ einzuschalten: „und Leipzig (Magdeburger Bhf.) (K.E.D.M.)“, ferner ist auf den Seiten 25 und 27 in dem Kopfe der Kolonne des Ausnahmetarifes 11 das Mindestgewicht von „10 000“ kg auf „6 000“ kg richtig zu stellen.

Wien, am 27. September 1893. (2094)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnungen von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Pankow-Heinersdorf für den Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. Oktober d. J. wird der in Km-Station 6,7 + 20 der Strecke Berlin-Stettin belegene Haltepunkt Pankow-Heinersdorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Daselbst werden die in den diesseitigen Winterfahrplan für diese Station aufgenommenen Züge halten.

Berlin, im September 1893. (MG2095)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Namensänderung der Station Radnitz. Infolge Weiterführung der Flügelbahn Chrast-Radnitz bis in die unmittelbare Nähe der Stadt Radnitz wird vom 1. Oktober d. J. ab der Name der seitherigen Station Radnitz in Stupno-Bras abgeändert.

Vom bezeichneten Tage ab gelten daher sämmtliche von und nach „Radnitz“ bestehenden Kilometerentfernungen und die Tarifsätze für den Personen- und Sachentransport u. zw. sowohl im Lokal- wie auch im direkten In- und Auslandsverkehr unverändert für „Stupno-Bras“.

Die Betriebseröffnung der Neubaustrecke Stupno-Bras-Radnitz mit der neuen Station Radnitz wird seinerzeit besonders kundgemacht werden.

Prag, 25. September 1893. (2096)
Die Betriebsdirektion.

4. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion Erfurt wird die an der Bahnstrecke Bebra-Cassel gelegene, bisher nur dem Personenverkehr und dem Güterverkehr in Wagenladungen dienende Haltestelle Lispenhausen am 1. Oktober d. J. auch für den Gepäck-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Für den Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und lebenden Thieren ist die Haltestelle nicht eingerichtet.

Berlin, den 26. September 1893. (2097)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Eröffnung der Station Pankow-Schönhausen für den Wagenladungs-Güterverkehr. Am 15. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Berlin, Stettiner Bahnhof, und Blankenburg bei Berlin gelegene Station Pankow-Schönhausen für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Soweit direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für Pankow-Schönhausen in den Tarifen für den Wechselverkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen noch nicht vorgesehen sind, werden der Frachtberechnung bis auf weiteres die bei Anstoss von 5 km an Berlin, Stettiner Bahnhof, bezw. 4 km an Blankenburg bei Berlin sich ergebenden jeweilig niedrigsten Gesammtentfernungen zu Grunde gelegt.

Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Berlin, im September 1893. (MG2098)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Station Alt-Mädewitz für den Frachtstückgüter- und Viehverkehr. Am 1. Oktober d. J. wird die bisher nur dem Wagenladungs-Güterverkehr dienende Station Alt-Mädewitz auch für den Frachtstückgut- und Viehverkehr eröffnet und zwar mit der Einschränkung bis auf weiteres, dass Frachtstückgüter nur im Einzelgewicht von höchstens 250 kg zugelassen werden.

Die seit der Betriebseröffnung der Station Alt-Mädewitz bereits durchgeführte Beschränkung des Geldverkehrs wird zunächst auch weiter beibehalten.

Berlin, im September 1893. (MG2099)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2. Am 1. Oktober 1893 kommt der Nachtrag IX zum Tarifheft 1 zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stations- und Ausnahmetarife, sowie der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr der Bayerischen Vizinal- und Lokalbahn-Stationen.

Die Sätze des Ausnahmetarifes 24 für Getreide aller Art, Mühlenfabrikate und Malz aller Art gelten vom 15. November d. J. an bezüglich des Artikels Malz nicht mehr für Malz aller Art, sondern nur noch für „Malz zu Brauzwecken“.

Insoweit im Verkehre mit den Bayerischen Lokalbahnstationen Arrach, Berchtesgaden, Bischofswiesen, Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal infolge Aenderung des Lokalbahnzuschlages Erhöhungen eintreten, erlangen sie erst am 15. November d. J. Geltung.

Abdrücke des Nachtrags IX sind bei den betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Die vorstehend bezüglich des Ausnahmetarifes 24 für den Artikel Malz ausgesprochene Beschränkung auf „Malz zu Brauzwecken“ findet vom 15. November d. J. an auch Anwendung auf den Ausnahmetarif 24 im Tarifhefte 2.

Die im Nachtrage IX zum Tarifhefte 1 enthaltenen Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vizinal- und Lokalbahn-Stationen, sowie der Anhang zum Tarif, gelten vom 1. Oktober und insoweit Erhöhungen vorkommen, vom 15. November d. J. ab, auch für das Tarifheft 2 des Bayerisch-Sächsischen Güterverkehres.

Dresden, am 22. September 1893. (2100)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verband. Am 1. Oktober 1893 treten für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Düsseldorf (Hauptbahnhof) und Düsseldorf-Derendorf einerseits und Freiberg in Sachsen andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 23. September 1893. (2101)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Watenstedt. Vom 1. Dezember d. J. an wird die z Zt. nur dem Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie dem Kleinviehverkehr in Einzelsendungen dienende Station Watenstedt auch für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen und Einzelsendungen eingerichtet. Sprengstoffe im Verkehr von und nach der genannten Station sind ausgeschlossen.

Von dem obengenannten Tage an findet zwischen Watenstedt und den übrigen diesseitigen Stationen, sowie im Wechselverkehr mit den Stationen der übrigen Preussischen Staatsbahnen und der Oldenburgischen Staatsbahnen direkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen aller Art statt. Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 22. Sept. 1893. (2102)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens aller betheiligten Verwaltungen.

Die in Gemässheit unserer Bekanntmachung vom 18. Januar 1888 vom 20. desselben Monats ab eingetretene Erhöhung des Lagergeldes für die in bedeckten Räumen lagernden Stückgüter sowie die Verkürzung der lagergeldfreien Zeit für Stückgüter auf dem Güterbahnhofe Köln-Gereon wird mit dem 1. Oktober d. J. aufgehoben.

Köln, den 7. September 1893. (2103)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die im Sächsisch-Schweizerischen Ausnahmetarife für frisches Obst vom 1. Oktober l. J. enthaltenen Frachtsätze für Leipzig Bayerischer Bahnhof und Dresdener Bahnhof gelten vom 1. Oktober l. J. ab auch für Leipzig Eilenburger und Thüringer Bahnhof (im Norddeutsch-Schweizerischen Verbande).

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und das Gütertarifbüreau der unterzeichneten Generaldirektion.

Karlsruhe, den 24. September 1893. (2104)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau Donaulände trans. und Regensburg Donaulände trans. Am 1. Oktober 1893 tritt der Nachtrag III zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält ausser Abänderungen von Stationsnamen neue Frachtsätze für die Stationen Grossenbaum und Oberhausen (Fil. Gutehoffnungshütte) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), sowie abgeänderte Frachtsätze für die Station Leipzig Magdeb. Bhf. und von den Landes-Aufsichtsbehörden genehmigte Abänderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 25. September 1893. (2105)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Wirksamkeit vom 15. November l. J. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Bier zwischen München und Lauban (siehe Seite 20 des Nachtrags I) wie folgt geändert:

Von und nach	München C. B. a	München C. B. b	München O. B. a	München O. B. b	München S. B. a	München S. B. b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark					
Lauban	4,13	3,56	4,17	3,60	4,13	3,57

München, den 23. September 1893. (2106)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Vom 1. Oktober l. J. an finden im **Hannover-Bayerischen Verbande** für Salzburg, Bayerische Staatsbahn, nach und von Hannover (Nordbhf. und Südbahnhof), sowie Hainholz die gleichen Frachtsätze Anwendung, welche von demselben Tage an im Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband für Salzburg, K. K. St., in Kraft treten. Nähere Auskunft ertheilen auf Befragen die Güterabfertigungen der genannten Stationen.

Hannover, den 23. Septbr. 1893. (2107)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Steinkohlen- etc. Verkehr von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Stationen des Rheinisch-Niederdeutschen Verbandes. Vom 1. Oktober d. J. ab wird die Station Alt-Rahlstedt der Lübeck-Büchener Eisenbahn in den Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 24. September 1893. (2108)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen für Koks. Die Ausnahmetarife für Braunkohlen etc. im diesseitigen Binnen-Gütertarife vom 1. Januar 1893 und im Staatsbahn-Gütertarife Altona-Berlin vom 15. November 1890 finden vom 15. November d. J. ab auf den Artikel **Koks** bei Gestellung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht nur dann Anwendung, wenn die Fracht mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen bezahlt wird. Bei Verwendung von Wagen mit weniger als 15 t Ladegewicht erfolgt die Frachtberechnung wie bisher für das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber für 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen.

Berlin, den 24. Sept. 1893. (2109MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. Der am 1. Oktober d. J. in Kraft tretende Tarifnachtrag VIII enthalt u. a. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, sowie der Ausnahmetarife 2 B (für Stammholz) und 2 C (für Schleifholz), ferner Aenderungen der Bayerischen Lokalbahnzuschläge und des Anhangs zum Tarif. Insoweit durch den Nachtrag einzelne Tariferhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. November d. J. gültig. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 23. September 1893. (2110)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu den Gütertarifen für die Staatsbahnverkehre **Köln (linksrheinisch) - Altona, -Bromberg, -Magdeburg** und **-Erfurt** nebst anschliessenden Privatbahnen treten am 1. Oktober d. J. Nachträge (5 bezw. 4 bezw. 14 bezw. 12) in Kraft. Dieselben enthalten u. a. Ergänzungen des Abschnitts II A Besondere Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, Aenderungen und Ergänzungen zum Abschnitt II D Tarif und Abfertigungsbefugnisse der Stationen und Haltestellen sowie anderweite, theilweise erhöhte Entfernungen für die Stationen Köln Ehrenfeld (bisher Ehrenfeld), Köln Eilgutabfertigung, Köln Gereon, Köln Longerich (bisher Longerich), Köln Nippes alter Bahnhof (bisher Nippes alter Bahnhof), Köln Nippes Hauptwerkstätte (bisher Nippes Centralwerkstätte), Köln Rheinstation, Köln Süd und Köln Thürmchen.

Die erhöhten Entfernungen werden erst mit dem 15. November d. J. Wirksamkeit erlangen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen die Nachträge auch bezogen werden können.

Köln, den 30. September 1893. (2111)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Bayerisch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag I zum Theil II vom 1. April 1893 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

a) Ergänzung der besonderen Bestimmungen zu Abtheilung A. „Reglement"; Ergänzung des Artikels 6 (Inhalt und Form des Frachtbriefes).
b) Ergänzung der besonderen Bestimmungen zu Abtheilung B. „Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und Nebengebühren-Tarif", und zwar:
   1. Ergänzung der besonderen Bestimmungen zur Güterklassifikation;
   2. Ergänzung des Verzeichnisses der nicht tarifirten Belgischen Stationen;
   3. Berichtigung des Verzeichnisses der Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen;
   4. Ergänzung des Verzeichnisses zu Ziffer VI, Güterabfertigung nach Stationen mit mehreren Bahnhöfen und
   5. Berichtigung der Tabelle zur Berechnung des Frachtzuschlages für Deklaration des Interesses an der Lieferung.

Nähern Aufschluss ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 30. September 1893. (2112)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Frankfurt - Oberhessisch - Bayerischer und Nassau-Bayerischer Verkehr. Für Eisenerz etc.-Sendungen von Burgsolms, Gelnhausen und Giessen (Oberhessische Bahn) nach Rosenberg wird vom 1. k. Mts. ab ein ermässigter Ausnahmetarif eingeführt. Näheres ist bei den genannten Stationen zu erfahren. (2113)

Frankfurt a/M., den 26. September 1893.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch) - Hannover. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. gelangt zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 14 zur Einführung, welcher neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen auch anderweite, durch den Umbau der Kölner Bahnhofsanlagen bedingte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Kölner Güterbahnhöfe enthält. Letztere kommen mit der Maassgabe zur Anwendung, dass, soweit Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, diese noch bis zum 15. November d. J. in Wirksamkeit bleibt. Ferner wird mit dem 1. Oktober d. J. die Güterstation Köln Pantaleon als Tarifstation aufgehoben. Dieselbe dient von dem genannten Zeitpunkte ab bis auf weiteres nur noch als Ladestelle des Güterbahnhofes Köln Süd innerhalb der jetzt bestehenden Verkehrsbeschränkungen und unter Anwendung der Entfernungen und Tarifsätze des letzterwähnten Bahnhofes.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Dienststellen zu beziehen. (2114)

Hannover, den 24. September 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif für den Binnenverkehr des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin. Am 1. Oktober d. J. erscheint zum Kilometerzeiger des Gütertarifes für den Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin der sechste Nachtrag. Derselbe enthält neue Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecke Schönholz-Velten-Cremmen, für Pankow-Schönhausen und für Alt-Mädewitz, sowie verschiedene Berichtigungen. Der Nachtrag ist unentgeltlich beim Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz und den Güter-Abfertigungsstellen zu haben. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Dienststellen.

Berlin, im September 1893. (2115MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. wird die für die Station Buch bestehende Beschränkung, dass Sendungen nach derselben nur frankirt, von derselben nur unfrankirt und in beiden Richtungen ohne Nachnahme zur Auflieferung gelangen dürfen, aufgehoben.

Berlin, im September 1893. (2116MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Durch die am 1. Oktober d. J. erfolgende Betriebseröffnung auf der Strecke Gummersbach-Dieringshausen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld treten bezüglich des Verkehrs der Stationen Derschlag, Dieringshausen, Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Niedersessmar (früher Gummersbach), Overath, Ründeroth und Wahlscheid des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) mit den Sta-

tionen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn Entfernungsabkürzungen ein.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Soldin, den 21. September 1893. (2117)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif Berlin-Magdeburg und anschliessende Privateisenbahnen. Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Eisenbahn-Direktionsbezirken Berlin und Magdeburg nebst anschliessenden Privateisenbahnen vom 1. September 1890 tritt am 1. Oktober d. J. der Nachtrag 8 in Kraft. Derselbe enthält ausser mehreren schon früher veröffentlichten Tarifänderungen neue Entfernungen für die an der Neubaustrecke Schönholz-Velten-Cremmen gelegenen, für den Betrieb noch nicht eröffneten Stationen Alt-Mädewitz, Cremmen, Heiligensee-Güterstation, Hennigsdorf, Reinickendorf (Dorf), Schönholz, Schwante, Tegel, Vehlefanz und Velten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Die Inbetriebnahme dieser Stationen wird besonders bekannt gemacht werden. Ferner enthält der Nachtrag neue Entfernungen für die Station Ziepel des Direktionsbezirks Magdeburg und der Station Pankow Rangirbahnhof des Direktionsbezirks Berlin.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güter- und Eilgut-Abfertigungsstellen erhältlich. (2118)

Magdeburg, den 24. September 1893.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Oktober d. J. tritt für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 17 in Kraft. Derselbe ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 25. Sept. 1893. (2119)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (linksrheinisch)-Breslau. Am 1. Oktober 1893 tritt zum Staatsbahn-Gütertarife Köln (linksrhein.)-Breslau ein Nachtrag XII in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Entfernungen und Bezeichnungen für die Kölner Bahnhöfe.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betreffenden Stationskassen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 26. September 1893. (2120)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Der auf Seite 18 des Hefts 3, zweite Abtheilung, der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife enthaltene Schnittfrachtsatz der Eilgutklasse für Hude (Oldenburgische Bahn) wird mit Wirkung vom 1. Oktober l. J. von 2140 auf 2079 Centimen für 100 kg ermässigt.

Karlsruhe, den 25. Sept. 1893. (2121)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. September l. J. wird im Verkehre von Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn nach Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen die Reexpedition der im Lagerhause Wien der priv. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft eingelagerten Getreide- usw. Sendungen nach Maassgabe der im Theil III, Heft 2 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Verbands-Gütertarifes vom 1. Juni 1891 enthaltenen Bestimmungen zugelassen.

München, den 22. Sept. 1893. (2122)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1893 kommt der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs.

München, den 24. Sept. 1893. (2123)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 1. Oktober 1893 tritt im Ostdeutsch-Ungarischen Verbande zu dem ab 20. August 1893 gültigen provisorischen Ausnahmetarif für Futtermittel der Nachtrag I und zwar hinsichtlich der Abschnitte I, II und III in Kraft.

Dieselben enthalten:

I. Anwendung der Frachtsätze unter c auf getrocknete Rübenschnitzel.
II. Geänderte und neue Frachtsätze für die unter c genannten Artikel (Schlempen, Malztreber, Rübenschnitzel, getrocknete).
III. Aufnahme der Station Buk der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

Die in dem Abschnitte IV des Nachtrags enthaltenen Berichtigungen bezw. die hierdurch herbeigeführten Erhöhungen treten erst am 15. November 1893 in Geltung.

Der Nachtrag ist kostenfrei bei den bekannten Dienststellen zu haben.

Breslau, den 25. September 1893. (2124)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Am 1. Oktober d. J. tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von frischem Obst, unverpackt, in Ladungen von 10 000 kg, zwischen Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits in Kraft.

Abdrücke dieses Tarifes sind durch die betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, den 28. September 1893. (2125)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Breslau. Am 1. Oktober d. J. tritt zum Staatsbahn-Gütertarif Köln (rechtsrh.)-Breslau der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält eine von der Landes-Aufsichtsbehörde genehmigte Ergänzung der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, ferner Aenderungen bezw. Ergänzungen des Vorwortes zum Tarif, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife sowie sonstige Berichtigungen.

Die Erweiterungen bezw. Aenderungen des Kilometerzeigers sind veranlasst durch die Aufnahme neuer Stationen bezw. durch die nothwendig gewordene Neuberechnung von Entfernungen für bereits aufgenommene Stationen.

Die erhöhten Entfernungen „Crummendorf-Donrath von 937 km und Glambach-Donrath von 944 km“ kommen erst vom 15. November d. J. ab zur Anwendung.

Die Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Abfertigungsstellen Heinersdorf, Mösen und Nilbau treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Abfertigungsstellen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den Stationskassen das Stück für 0,25 ℳ käuflich zu haben.

Breslau, den 28. September 1893. (2126)
Königliche Eisenbahndirektion.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Die im Nachtrage III zum Tarifheft 1 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau von Bautzen, Bischheim i. Sachs., Demitz, Elstra, Schmölln b. Bischofswerda, Sohland, Taubenheim und Wiesa bei Kamenz i. Sachs. nach Spindlersfeld, sowie die im Nachtrage VIII zu demselben Tarifhefte enthaltenen Entfernungen für den Verkehr zwischen der Station Zittau (Preuss. St. B.) einerseits und Liebschwitz, Mohlsdorf, Muldenberg und Zwötzen andererseits treten am 1. Januar 1894 ausser Kraft.

Dresden, den 28. September 1893. (2127)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1893 an wird der Ausnahmetarif 11 für Giessereiroheisen im Tarifhefte Nr. 4 auf den Verkehr von Deutsch-Oth, Diedenhofen, Hagendingen, Hayingen, Maizières, Oettingen-Rümelingen, Rombach und Stieringen-Wendel nach Leipzig I (Bayer. Bahnhof), Leipzig II (Dresdn. Bhf.) und Connewitz, sowie auf den Verkehr von Rodingen (Prinz Heinrichbahn) nach Görlitz (Sächs. Staatsb.) ausgedehnt.

Gleichzeitig kommen direkte Frachtsätze zwischen den Stationen Bitsch und Diesdorf der Reichsbahn und den Stationen Elsterwerda, Gera (Reuss), Görlitz i. Schles., Grosszschocher, Kamenz in Sachsen, Leipzig (Bayer. und Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Weida, Zeitz und Zittau der Sächs. Staatsbahn zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 27. September 1893. (2128)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-Bayerischer Getreideverkehr. Zu dem vom 1. März 1892 ab gültigen Ausnahmetarif für Getreide usw. treten am 15. Oktober d. J. die folgenden Nachträge in Kraft: Nachtrag III zu Heft 1, Nachtrag II zu Heft 2B, Nachtrag II zu Heft 2C, Nachtrag I zu Heft 2F, Nachtrag II zu Heft 2G und Nachtrag II zu Heft 2H. Dieselben enthalten Aenderungen der besonderen Bestimmungen, sowie neue und abgeänderte Frachtsätze und werden an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 24. September 1893. (2129)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 werden im Ausnahmetarif Nr. 4 B. des **Staatsbahnverkehrs Bromberg-Berlin** die Flachs-Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr von Königsberg i. Pr. nach Halbstadt (für Durchgangssendungen nach den Stationen Chotzen, Nachod und Weckelsdorf der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft) erhöht.

Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 23. September 1893. (2130)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Vom 1. Oktober 1893 ab treten in dem provisorischen Ausnahmetarife für Futtermittel vom 20. August 1893 ab Station Dzieditz nach den Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin die folgenden Schnittsätze in Geltung:

für	Angermünde	142	₰
„	Bauchwitz	125	„
„	Belencin	122	„
„	Benau	110	„
„	Bentschen	120	„
„	Berlin Schl. Bhf. } Berlin Görl. Bhf. }	138	„
„	Bomst	117	„
„	Breslau B. F.	75	„
„	Buk	110	„
„	Bunzlau	100	„
„	Canth	82	„
„	Cottbus	120	„
„	Dombrowka	110	„
„	Faulbrück	86	„
„	Finkenheerd	126	„
„	Frankenstein	76	„
„	Frankfurt a/O.	126	„
„	Freiburg i/Schl.	90	„
„	Friedland i/Schl.	93	„
„	Fürstenberg a/O.	123	„
„	Fürstenwalde	127	„
„	Görlitz	110	„
„	Grätz	113	„
„	Greiffenberg i/Schl.	110	„
„	Guben	117	„
„	Haynau	93	„
„	Hirschberg i/Schl.	102	„
„	Jauer	91	„
„	Kaiserswaldau	96	„
„	Königszelt	90	„
„	Landeshut i/Schl.	96	„
„	Lauban	110	„
„	Liegnitz	90	„
„	Lüben	94	„
„	Maltsch	87	„
„	Meseritz	126	„
„	Müllrose	126	„
„	Neumarkt	84	„
„	Neurode	86	„
„	Neuzelle	122	„
„	Penzig	110	„
„	Pinne	114	„
„	Reichenbach i/Schl.	83	„
„	Reisicht	94	„
„	Rothenburg a/O.	110	„
„	Saarau	88	„
„	Sagan	108	„
„	Schweidnitz	88	„
„	Schwiebus	126	„
„	Spittelndorf	90	„
„	Sommerfeld	110	„
„	Sorau	110	„
„	Sorgau	90	„
„	Striegau	90	„
„	Wollstein	125	„
„	Wriezen a/O.	132	„
„	Wüstegiersdorf	90	„
„	Wutschdorf	126	„
„	Zielenzig	126	„
„	Züllichau	112	„

Breslau, den 28. September 1893. (2131)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Verbandsverwaltungen.

Die ausserordentliche Frachtermässigung von 25 % der Ausnahmefrachtsätze bezw. der Frachtantheile für Streu- und Futtermittel gewähren im Reklamationswege unter den im Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 10. September d. J. unter IV enthaltenen Bedingungen:

1. die Oberhessischen Eisenbahnen im Verkehr nach den im Ausnahmetarif auf den Seiten 10 und 11 unter IV A 1—7 bezeichneten Nothstandsbezirken
   mit Gültigkeit vom 10. September d. J. ab.
   Die Beschränkung auf die Durchfuhr entfällt bei den Oberhessischen Eisenbahnen ebenfalls vom 10. September 1893 ab;
2. die auf Seite 12 des Ausnahmetarifs unter IV B I und II sowie IV—VI genannten Eisenbahnen, sowie die Oberhessischen Eisenbahnen und die Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn im Verkehr nach der Grossherzoglich Hessischen Provinz Oberhessen bei Bezügen der Landwirthe dieser Provinz und zwar seitens der Oberhessischen Bahnen und der unter IV B IV genannten Eisenbahnen
   mit Gültigkeit vom 10. September d. J. ab,

im übrigen vom
1. Oktober d. J. ab.

Hierbei tritt jedoch an die Stelle der Bescheinigung des Landraths des Kreises solche des Kreisamtes.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab der vorgenannte Ausnahmetarif auf den Artikel „Heidekraut" (unter Abfertigung zu den Sätzen der Kilometer-Tariftabelle IIa) ausgedehnt.

Berlin, den 28. Septbr. 1893. (2132MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Libau-Romnyer Verkehr, Tarif, Theil IV für Bauholzmaterial usw. Der vom 19. November alten / 1. Dezember neuen Stils 1888 gültige Theil IV des Tarifs für den direkten Verkehr zwischen Stationen der Libau-Romnyer Eisenbahn einerseits und Deutschen Stationen andererseits über Wirballen, welcher Frachtsätze für die Beförderung von Bauholzmaterial (ausgenommen Brennholz und Fichtenschwellen) und Holzfabrikaten von Zimmermannsarbeit in Mengen von 10 000 kg (610 Pud) enthält, wird vom 1./13. November alten/neuen Stils 1893 ab aufgehoben.

Bromberg, den 27. Septbr. 1893. (2133)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. Oktober 1893 kommt zum Kilometerzeiger für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg der Nachtrag 4 zur Einführung. Derselbe enthält:

a) Die Erweiterungsbefugniss des Personen-Haltepunktes Waldhausen für die Abfertigung von Stückgut und Eilstückgut vom 15. Oktober 1893 ab.
b) Entfernungen für die Haltestelle Zielen, welche mit dem 1. Oktober 1893 für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet wird. Die Abfertigung von Stückgut, Leichen, lebenden Thieren und schwer wiegenden Fahrzeugen ist bis auf weiteres in Zielen ausgeschlossen.
c) Entfernungen für die Stationen Damerau (Kr. Culm), Nawra, Ostrometzko, Unislaw der Strecke Fordon-Culmsee, sowie abgekürzte Entfernungen für die Stationen der Strecke Lissomitz-Mischke, für die Haltepunkte Jasiniec, Karlsdorf und für die Station Fordon. Diese Entfernungen treten erst vom Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Fordon-Culmsee in Kraft.
d) Entfernungen für die Haltestellen Altraden und Pischnitz, welche erst vom Tage der Einrichtung derselben für den öffentlichen Güterverkehr gelten.

Der Zeitpunkt der Betriebseröffnung wird s. Z. besonders bekannt gemacht werden. Abzüge des Nachtrages 4 können durch die Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks bezogen werden.

Bis zur Herausgabe von Nachträgen sind im Wechselverkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen der Frachtberechnung für Zielen die bei Anstoss von 8 km an Schönsee sich ergebenden Gesammtentfernungen zu Grunde zu legen.

Ferner wird bekannt gemacht, dass die bisher nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Glietzig vom 1. Oktober 1893 auch für die Abfertigung von Stückgut und Eilstückgut eröffnet wird.

Bromberg, den 25. Sept. 1893. (2134)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. treten die Nachträge VI zu den Heften 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifs, Theil II, vom 1. August 1891 in Kraft.

Dieselben enthalten:

Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu Abtheilung B: Allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation, Aenderungen in den Verzeichnissen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, sowie des Verzeichnisses der nicht tarifirten Belgischen Stationen, Aufnahme der Station Welkenraedt (loco) der Belgischen Staatsbahn in die Stationstariftabellen unter Aufhebung der bisherigen Gleichstellung dieser Station mit Welkenraedt (Vieille Montagne), Aufnahme der Station Moabit des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und der Station Uelzen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover in die allgemeinen Tariftabellen, Einbeziehung der letztgenannten Station, sowie der Station St. Lambert der Grossen Belgischen Centralbahn in den Ausnahmetarif 6 für Holz usw., Ergänzung des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw. durch Aufnahme des Artikels „Braunstein (Manganerz)", Aufnahme von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Magdeburg und Frankfurt a. M., sowie der Sächsischen Staatseisenbahn in den Ausnahmetarif 8 für Eisen und Stahlwaaren usw. zur überseeischen Ausfuhr über die Belgischen Häfen, Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 für Kartoffeln für den Verkehr mit Station Rogsen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, Einführung theilweise ermässigter Sätze des Ausnahmetarifs 14 für Spielwaaren usw. unter gleichzeitiger Aufnahme der Station Ebersdorf bei Coburg der Werra-Eisenbahn, der Station Probstzella des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Stationen Eger, Franzensbad und Klingenthal der Sächsischen Staatsbahnen in diesen Ausnahmetarif, Aufnahme der Station Hettstedt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. in den Ausnahmetarif 17 für mineralische Phosphate, Aenderung von Stationsnamen und Berichtigungen, welche — sofern sie Frachterhöhungen einschliessen — erst am 15. November d. J. in Kraft treten.

Exemplare dieser Nachträge können bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen entnommen werden.

Köln, den 28. September 1893. (2135)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn, K. K. priv. Südnordd. Verbindungsbahn. Die in der Nummer 67 vom 30. August 1893 für den Transport der Dr. Emil Holub'schen Ausstellungsobjekte verlautbarte Frachtermässigung findet auch auf gleiche Transporte von Wien Oe. N. W. B., welche für Kopenhagen bestimmt sind, Anwendung.

Wien, am 27. September 1893. (2136)

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. (Frachtsätze für Möbel aus gebogenem Holze.) Für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt, u. zw.:

a) unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt,

b) in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt,

treten mit Gültigkeit vom 1. Oktober bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis zum 31. Dezember 1894 nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege in Kraft:

	von den Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn					
	Bistritz a. H.		Holleschau		Wsetin	
	nach den Stationen der Französischen Ostbahn Paris Douane und Paris Reuilly bezw. umgekehrt					
	a Möbel unverpackt	b Möbel verpackt	a Möbel unverpackt	b Möbel verpackt	a Möbel unverpackt	b Möbel verpackt
	Francs Gold für 1 000 kg					
1. bis zum Schnittpunkte . .	15,83	15,83	14,53	14,53	19,87	16,19
2. vom Schnittpunkte . . .	77,44	77,44	77,44	77,44	77,44	77,44

Die Theilsätze unter 1. (bis zum Schnittpunkte) werden für das wirkliche Gewicht, (bezw. das tarifmässige Mindestgewicht), die Theilsätze unter 2. (vom Schnittpunkte) für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen berechnet.

Die Gesammtfracht wird durch Addition der Theilfrachten ermittelt, welche sich für die ganze Sendung bis zum bezw. vom Schnittpunkte ergeben.

Wien, am 24. September 1893. (2137)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Maschinen und Maschinentheile treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Hohenelbe . . .	95 ₰	—
Von Schönpriesen-Umschlag nach Hohenelbe . . .	90 ₰	—
Von Dresden-Elbkai nach Hohenelbe . . .	135 ₰	131 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 26. September 1893. (2138)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Breslau - Warschauer Eisenbahn. Bei der heut in Gegenwart eines Notars bewirkten Verloosung von diesseitigen Prioritätsobligationen sind die nachstehenden Nummern gezogen worden:

22 27 84 302 562 707 723 825 835 857 944 1193 1224 1303 1316 1370 1392 1414 1472 1544 1646 1759 1892 1939 2023 2136 2237 2255.

Dieselben werden den Besitzern zum 2. Januar 1894 mit der Aufforderung gekündigt, die darin verschriebenen Kapitalbeträge vom genannten Tage ab gegen Rückgabe der Obligationen mit den noch nicht fälligen Zinsscheinen und Anweisungen bei den nachstehenden Zahlstellen zu erheben:

1. hierselbst bei unserer Hauptkasse;
2. in Berlin
   a) bei den Herren Born & Busse, Bankgeschäft, Behrenstrasse 31,
   b) bei den Herren Gebrüder Guttentag, Bankgeschäft, Neustädtische Kirchstrasse 3;
3. in Breslau
   a) bei der Breslauer Diskontobank,
   b) bei den Herren Gebrüder Guttentag, Bankgeschäft;
4. in Gleiwitz bei der Kommandite der Breslauer Diskontobank.

Der Betrag der etwa fehlenden Zinsscheine wird vom Kapital zurückbehalten.

Die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen hört mit dem obengenannten Zeitpunkte auf.

Bei den genannten Zahlstellen können auch die am 1. Oktober d. J. fälligen Zinsen unserer Prioritätsobligationen gegen Einlieferung des Zinsscheins 18 erhoben werden.

Gleichzeitig machen wir bekannt, dass folgende Prioritätsobligationen heute in Gegenwart eines Notars verbrannt worden sind:

a) aus der Kündigung zum 2. Januar 1893:

Nr. 112 369 397 510 519 677 845 1004 1065 1403 1442 1604 1607 1621 1678 1719 2348 2352 2391 mit Zinsscheinen 17 bis 20, Reihe II, und Anweisung, sowie Nr. 57, 58, 201, 536, 2076, 2320, 2483 mit Zinsscheinen 18 bis 20, Reihe II, und Anweisung;

b) aus der Kündigung zum 2. Januar 1892:

Nr. 574 und 1701 mit Zinsscheinen 17 bis 20, Reihe II, und Anweisung;

c) aus der Kündigung zum 2. Januar 1889:

Nr. 2243 mit Zinsscheinen 17 bis 20, Reihe II, und Anweisung;

d) aus der Kündigung zum 2. Januar 1888:

Nr. 2216 mit Zinsscheinen 17 bis 20, Reihe II, und Anweisung.

Noch nicht eingelöst sind folgende Nummern:

1317 und 1588 aus der Kündigung zum 2. Januar 1891,

1299 aus der Kündigung zum 2. Januar 1893.

Oels, den 26. September 1893. (2139)

Direktion.

6. Verdingungen.

Verdingung von Nutzhölzern und Maschinenriemenleder. Am 25. Oktober 1893, Vormittags 11 Uhr, sollen für das Rechnungsjahr 1893/94 noch 356 cbm Werkstattsnutzhölzer und 1 606 kg Maschinenriemenleder zur Verdingung gelangen. Die Angebotsverzeichnisse nebst Bedingungen liegen im unterzeichneten Büreau — Brüderstrasse Nr. 36, Zimmer 33 — zur Einsicht aus, können auch von dort auf postfreie Gesuche gegen Einsendung von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen.

Breslau, den 23. September 1893. (2140)

Materialienbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Ausschreibung von Oberbaugeräthen. Die Lieferung von Handbeilen, Dexeln, Durchtreibern, Kreuzhacken, Aufsatzhämmern, Bahnhämmern, Schippen und Stielen dazu soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt und postfrei bis zum 24. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in diesem Büreau aus, können auch von dort gegen Einsendung von 1 ℳ (von 50 ₰ für die Stiele allein) in baar oder Briefmarken à 10 ₰ postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigem Termin.

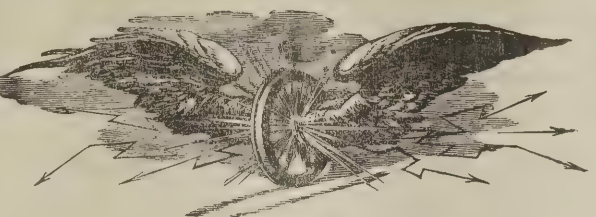
Breslau, den 26. September 1893. (2141)

Materialienbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 77. Zeitung des Vereins 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 4. Oktober 1893.

Inhalt:

Eduard Wex.

Vieler bedeutender Männer beste Schaffenskraft musste eingesetzt werden, um auf den weitverzweigten Schienenwegen des Preussischen Staates vortheilhafte wirthschaftliche Beziehungen anzuknüpfen mit nahen und fernen Ländern und die Verkehrsstrassen zu ebnen, auf denen der Wohlstand der Nation eine sichere Grundlage gefunden hat.

Und wenn dann einer jener in erster Reihe stehender Männer auszuruhen begehrt von langjähriger aufreibender Arbeit, dann erscheint es wohl berechtigt, ehrende Rückschau zu halten über die Dienstlaufbahn des Scheidenden.

Unmittelbaren Anlass zu dieser Betrachtung gibt uns heute der am 30. September d. J. erfolgte Dienstaustritt des Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin,

Wirklichen Geheimen Ober-Bauraths Wex.

Eduard Wex, geboren den 14. Juli 1827 zu Beverungen in der Provinz Westfalen, begann seine Dienstlaufbahn als Bauführer im Jahre 1851 und als Baumeister im Jahre 1856.

Nach mehrjähriger Wirksamkeit bei der Saarbrücker Bahn, der Ostbahn und der Hannoverschen Staatsbahn wurde er im Jahre 1869 zum Mitglied der Eisenbahndirektion in Cassel ernannt und bald darauf in gleicher Eigenschaft an die Eisenbahndirektion zu Hannover versetzt.

Kriegerisch gestaltete sich die Arbeit des zu Anfang des Jahres 1870 zum Regierungs- und Baurath Beförderten, als im Kampfe gegen Frankreich 1870 auch die Kräfte der Eisenbahnverwaltung zu muthiger That in Feindesland sich entwickeln mussten. Und dass der zum Chef der Eisenbahnabtheilung Nr. 2 ernannte Regierungsrath Wex auch auf dem Kriegspfad sich hervorthat, dafür legen die empfangenen Ehrenzeichen, das eiserne Kreuz II. Klasse, der rothe Adlerorden IV. Klasse und das Ritterkreuz I. Klasse des Bayerischen Militär-Verdienstordens Zeugniss ab.

Bald nach Abschluss des Feldzugs erfolgte die Einberufung in das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und im Jahre 1873 die Beförderung zum Geheimen Baurath und vortragenden Rath. Im Jahre 1874 übernahm Herr Wex die Stellvertretung und im Jahre 1875 definitiv das Amt des Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahndirektion der Ostbahn.

Die Ernennung zum Eisenbahndirektions-Präsidenten mit dem Range der Räthe 2. Klasse erfolgte im Jahre 1879.

Als Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin wirkte Herr Wex seit dem Jahre 1881 bis jetzt, gleichzeitig auch als ordentliches Mitglied der Königlichen Akademie des Bauwesens angehörend.

Seine Verdienste fanden nochmals im Dezember 1890 durch die Beförderung zum Wirklichen Geheimen Ober-Baurath besondere Anerkennung und wiederholt ehrenvollen Ausdruck durch Verleihung von Orden, darunter auch des rothen Adlerordens II. Klasse mit Eichenlaub, zu welchem jetzt der Stern Allerhöchst verliehen ist.

In allen amtlichen Stellungen hat der jetzt aus dem

aktiven Staatsdienst Geschiedene dem Vaterlande in hervorragender Weise seine ganze Kraft gewidmet, stets darauf bedacht, die Wohlfahrt des Staates zu fördern. Durch seine Energie im Verfolg des als gut und nothwendig Erkannten, durch Gerechtigkeit und Wohlwollen bei Ausübung der Pflichten eines Vorgesetzten, erwarb er sich die uneingeschränkte Hochachtung derer, die im Berufsleben neben ihn und unter ihn gestellt waren.

Möge ihm nun noch für viele Jahre der Genuss wohlverdienter Ruhe nach mühevollem, aber stets erfolgreichem Schaffen vergönnt sein.

Berlin, 4. Oktober 1893. K. . . .

Die Lokalbahn von Kötzting nach Lam.

Im oberen Bayerischen Wald, zwischen den Gehängen des steil abfallenden Künischen Grenzgebirges und den Höhenzügen des Arber eingebettet, zieht sich von Sommerau bis Lam ein Längenthal hin, das wegen seiner Einbuchtung nach dem Hauptorte der „Lamer Winkel" genannt wird. Durch dieses wald- und quellenreiche Thal fliesst der am nördlichen Abhange des Arber aus dem kleinen Arbersee entspringende weisse Regen, der oberhalb Sommerau in das Waldthal eintritt, dieses bei Lam wieder verlässt, um, von seiner anfangs nordwestlichen Richtung durch den vorspringenden Hohenbogen nach Südwest abgelenkt, nach Umgehung der Nordseite des Keiterberges bei Kötzting in den schwarzen Regen zu münden. Von hier ab sich wieder nach Nordwest wendend und flossbar geworden, erreicht der nach der Vereinigung der beiden Läufe gemeinhin Regen genannte Fluss bei Cham die Hauptbahnstrecke Schwandorf-Furth i/W. Die natürliche Richtung für eine von der Station Cham abzweigende, in den Lamer Winkel führende Eisenbahnlinie ist durch den geschilderten Flusslauf vorgezeichnet. Die Erzeugnisse der ziemlich bedeutenden Holz- und Glasindustrie des Lamer Winkels wurden bis in die jüngste Zeit bei dem Mangel günstigerer Wegverbindungen auf der steilen, von Lam über Neukirchen nach der Bayerisch-Böhmischen Grenzstation Furth i/W. führenden Strasse (22,4 km) befördert, die einen hohen Kamm des Waldgebirges, die Absetz, überschreitet. Als dem Lamer Winkel mit dem Ausbau der staatlichen, 22,5 km langen Lokalbahn von Cham nach Kötzting der Schienenweg auf etwa 18 km nahe gerückt wurde, vereinigte sich eine kleine Anzahl von Glashütten-, Sägewerks- und Grossgrundbesitzern zu einer Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Lam, um auf dem Wege des Privatunternehmens eine Bahnverbindung mit der Station Kötzting zu erreichen. Die erbetene staatliche Bewilligung zum Bau und Betrieb einer vollspurigen, nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns herzustellenden Lokalbahn von Kötzting nach Lam erhielt die Aktiengesellschaft am 24. August 1891. Mit dem eigentlichen Bahnbau wurde im Mai 1892 begonnen und die Lokalbahn am 1. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben, nachdem zuvor schon und zwar vom Dezember 1892 an ein durch die Baumaterialzüge vermittelter Wagenladungsverkehr auf der zunächst im Bau fertiggestellten Theilstrecke Lam-Zellerthal (16,6 km) stattgefunden hatte. Bis zur Vollendung der Reststrecke, die sich infolge ungemein schwieriger Grundablösungs- und Wasserrechtsverhältnisse nächst dem Bahnhof Kötzting verzögerte, wurden die Wagenladungsgüter zwischen der Privatbahnhaltestelle Zellerthal und der staatlichen Lokalbahnstation Kötzting (1,1 km) mit den zu diesem Zwecke von der Aktiengesellschaft gemietheten Strassenfuhrwerken befördert.

Die Lokalbahn führt, wie dies durch die Bodengestaltung und durch die Anlage der staatlichen Lokalbahn Cham-Kötzting und deren Endstation Kötzting geboten war, unmittelbar nach ihrem Austritt auf der Ostseite der letzteren über den weissen Regen. Von hier ab lehnt sich die Bahnlinie zumeist an das Gelände des linken Regenufers an, auf dem die Anlage keinen besonderen Schwierigkeiten begegnete, berührt in ihrem Verlaufe die als Haltestellen gewählten Ortschaften Grafenwiesen (bei Kilometer 4,06), Hohenwarth (bei Kilometer 9,58) und Arrach (bei Kilometer 14,21) und erreicht bei Kilometer 17,7 ihre Endstation, die unterhalb des nahe an der Böhmischen Grenze, am westlichen Abhange des Ossergebirgsstockes gelegenen Dorfes Lam errichtet ist.

Einige Schwierigkeit bot die Trassirung der Anfangsstrecke zwischen der Station Kötzting und der 1,08 km entfernten, bei der Distriktsstrasse von Kötzting nach Bodenmais am Eingange zum Zellerthal angelegten Haltestelle gleichen Namens wegen der unvermeidlichen Ueberschreitung des weissen Regen mit seinem Ueberschwemmungsgebiet. Es wird nämlich das ganze Gelände links des Regenflusses unterhalb des Marktes Kötzting bis zu der aus dem Zellerthal nach Kötzting führenden Strasse bei Hochwasser stark überfluthet, so dass der auf dieser Seite erbaute Theil des Marktes Kötzting zeitweise im Wasser steht. Zur Vermeidung eines schädlichen Rückstaues erschien es deshalb nothwendig, die Bahnlinie vom Orte möglichst weit abzurücken und thunlichst an den Rand des Ueberschwemmungsgebietes zu legen. Für den beregten Regenthalübergang war die Herstellung einer schiefen Fluthbrücke mit 4 Oeffnungsfeldern von je 18,8 m Lichtweite in einer Kurve von 300 m Halbmesser und einer geraden Hauptflussbrücke mit 3 Oeffnungsfeldern von 19,5 m, 39,0 m und 19,5 m Lichtweite erforderlich. Beide Brücken haben massive Widerlager und Pfeiler. Der eiserne Ueberbau der Fluthbrücke besteht aus je 2 Blechträgern zu 19,5 bezw. 19,7 m Stützweite für jedes Feld, mit aufgelagerten Querschwellen. Die Hauptbrücke ist nach Gerber-System überbaut mit einem Fachwerkträger zu 40 m Stützweite, mit unten liegender Fahrbahn auf Quer- und Schienenträgern und ohne obere Querverspannung; an die beiderseits anschliessenden Kragarme zu je 8 m Länge sind Endfelder aus Blechträgern von je 12,3 m Stützweite mit unmittelbar aufliegenden Fahrschienen angehängt.

Hinsichtlich der übrigen technischen Verhältnisse der Lokalbahn ist folgendes zu erwähnen:

Der Oberbau besteht aus Flussstahlschienen, die auf nicht imprägnirten Föhrenholz-Querschwellen im System des schwebenden Stosses — mit starken Winkellaschen am Stoss — befestigt sind. Nicht imprägnirtes Föhrenholz wurde für die Schwellen aus dem Grunde gewählt, weil in unmittelbarer Nähe der Bahnlinie sehr harzreiches Föhrenholz zu billigem Preise leicht erhältlich ist. Das Gewicht der verwendeten Flussstahlschienen beträgt 22 kg für das laufende Meter, das Gewicht eines Laschenpaares 10,6 kg. Die Normallänge der Schienen ist 9,00 m, die Höhe derselben 110 mm, deren Fussbreite 90 mm, die Kopfbreite 46 mm, die geringste Stegdicke in der Mitte der Schienenhöhe 8 mm.

Die kürzeste Zwischengerade zwischen den Endpunkten der Uebergangskurven ist 22,135 m lang. Die Kronenbreite der Bahn, in der Horizontalen durch die Schienenunterkante gemessen, beträgt 2,80 m, die Planumsbreite, durch die Unterkante des Schotterbettes gemessen, 3,80 m.

Die Erdböschungen in Einschnitten sind im Verhältnisse von 1 : 1 und 1 : $1^1/_4$ je nach der Standfähigkeit des Materials, bei Erddämmen im Verhältnisse von 1 : $1^1/_4$ bis 1 : $1^1/_2$ je nach der Beschaffenheit des Schüttungsmaterials, die Böschungen in Flinzeinschnitten im Verhältnisse von 1 : 1, in lassigem, ungünstig geschichtetem Gneiss und Glimmerschiefer im Verhältnisse von 1 : $^1/_4$ bis senkrecht angelegt.

Stütz- und Futtermauern in hydraulischem Mörtel wurden mit $^1/_6$ Anlauf, Stützmauern aus Trockenmauerwerk mit $^1/_2$ bis $^1/_3$ Anlauf in Höhen bis zu 5,0 m ausgeführt.

Die grösste Auftragshöhe in der Bahnachse gemessen beträgt 5,90 m, die grösste Abtragshöhe in gleicher Weise gemessen 8,06 m.

Die Maximalsteigung von 12,6 ‰ (1 : 79) kam auf eine Länge von zusammen 1,170 km in der Richtung von Kötzting nach Lam zur Anwendung. Die geringste Steigung beträgt 2,0 ‰ (1 : 500) auf zusammen 0,500 km. Verlorene Steigungen kommen nicht vor. Die Kurven haben Radien von 180 bis 1 000 m; der Minimalradius von 180 m ist nur einmal vorhanden. Die Anzahl der Kunstbauten (Brücken, gewölbte, gedeckte und offene Durchlässe nicht unter 0,5 m Lichtweite) beträgt 70, darunter sind drei grössere Flussbrücken, 2 gewölbte Durchlässe, 5 kleinere Eisenbrücken, 5 offene und 55 gedeckte Durchlässe; ausserdem sind, weil die Bahn zum grossen Theil durch Wässerungswiesen zieht, 135 kleinere Be- und Entwässerungskanäle ausgeführt.

Nahezu die Hälfte der in dem gebirgigen Terrain ausgeführten Einschnitte besteht aus festem Gneiss und Glimmerschiefer, der nur durch Sprengarbeiten gebrochen werden konnte. Das gewonnene Einschnittmaterial fand zu den zahlreichen Uferschutzbauten am weissen Regen und zu den Stütz- und Futtermauern längs der Bahn geeignete Verwendung. Sämmtliche Arbeiten wurden von der Bauleitung der Aktiengesellschaft in Regie ausgeführt und meistens im kleinen Handakkord an einzelne Arbeiterpartien vergeben.

An den mit Bahnagenten besetzten Haltestellen Zellerthal, Grafenwiesen, Hohenwarth und Arrach sind Dienstgebäude vorhanden, die im Erdgeschoss einen Dienstraum für den Agenten mit unmittelbarem Zugang zu dem anstossenden Ladeschuppen, einen Warteraum und die Aborte enthalten; in den beiden letztgenannten Haltestellen ist ausserdem im Erdgeschoss eine Wohnung für den Agenten und im Obergeschoss eine solche für einen Bahnaufseher (Streckenbegeher) hergestellt. An sämmtlichen Haltestellen befindet sich ein Ausweichgeleise mit verschliessbaren Wechseln. Im Hauptgebäude der Endstation Lam ist im Erdgeschoss ein Dienstraum, ein Geschäftszimmer für den Betriebsleiter und ein Warteraum vorhanden; das Ober- und das Dachgeschoss enthält zusammen 4 Wohnungen für den Betriebsleiter und für Stations- und Fahrpersonal. Der zweithorige Güterschuppen, die öffentlichen Aborte und das Wirthschaftsgebäude mit den Holzlagern sind freistehend erbaut. Im Lokomotivschuppen können 2 Tenderlokomotiven und 2 Personenwagen hinterstellt werden, und es ist derselbe mit den für den Werkstättedienst benöthigten Einrichtungsgegenständen, Werkzeugen usw. ausgerüstet. Das Lokomotivspeisewasser wird in Lam einem Brunnenschachte mittelst Pulsometerbetriebs entnommen. Ausser dem Einfahrtgeleise besitzt die Station Lam noch 2 Neben- und 1 Sackgeleise, in welchem letzteren eine Geleiswaage mit Spurkranzhebung in ununterbrochener Fahrbahn eingelegt und eine Ladelehre aufgestellt ist. Geleiswaagen der gleichen Bauart befinden sich auch an den Haltestellen ausnahmlich Hohenwarth. Die Güterabfertigungsstellen der Lokalbahn sind unter sich und mit den Stationen der Lokalbahn Cham-Kötzting durch eine Telephonleitung verbunden.

Der Aufwand für den ganzen Bahnbau einschl. der Kosten für Grundablösung, für Herstellung der Zufahrtstrassen zu den Stationen und zweier Zufahrtstrassenbrücken, für die Beschaffung des Fahrmaterials (2 dreiachsige Tenderlokomotiven mit 25 t Dienstgewicht, 1 Personenwagen II. Klasse mit Postraum, 2 Personenwagen III. Klasse, 2 Stückgutwagen und zwei offene niederbordige Güterwagen), ferner für die Einrichtung der Stationen und die Ausrüstung des Betriebspersonals beziffert rund 880 000 *M.* oder für 1 km rund 49 000 *M.*

Auf Ansuchen der Aktiengesellschaft in Lam wurde der Betrieb der Lokalbahn von der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnverwaltung pachtweise übernommen. Aus diesem Anlasse erfolgte die Verlegung der Lokalbahn-Betriebsleitung und die Versetzung des Fahrpersonals von Kötzting nach Lam und wird seit 1. August d. J. die Lokalbahn Lam-Kötzting mit der anschliessenden staatlichen Linie Kötzting-Lam (zusammen 40,2 km), nachdem die betriebs- und verkehrsdienstlichen Einrichtungen beider Strecken in Uebereinstimmung gebracht worden, unter Verwendung des der Aktiengesellschaft gehörigen, von der Königlichen Staatseisenbahnverwaltung auf die Dauer des Betriebspachtes miethweise übernommenen Fahrmaterials als e i n e durchgehende Linie betrieben. Es verkehren z. Zt. täglich 3 Züge in beiden Richtungen mit einer Gesammtfahrzeit von je 2 Stunden 15 Minuten. Die Lage der 6 Züge gestattet die Verwendung von nur e i n e r Zugkomposition; es kommen sohin keine Zugkreuzungen vor. Das Dienstpersonal der Gesammtstrecke Cham-Kötzting-Lam besteht aus 1 Betriebsleiter, 2 Hilfsarbeitern desselben, 1 Lokomotivführer, 2 fahrfertigen Heizern, 2 Maschinenhaustaglöhnern (Hilfsheizern und Hilfsbremsern) und 3 Bediensteten für den Stations- und Kondukteurdienst, sämmtlich mit dem Wohnsitz in Lam. Die Station Kötzting ist mit einem Expedienten und einem Taglöhner besetzt, während an den übrigen 7 Zwischenstationen (Haltestellen) der Dienst von ortsansässigen Bahnagenten besorgt wird. Für die Bahnunterhaltung und Streckenbegehung sind als ständige Bedienstete 2 Bahnaufseher (Vorarbeiter) und 3 Streckengänger aufgestellt; das Gesammtpersonal einschl. der Bahnagenten beziffert demnach 25 Mann.

Ausser dem gewöhnlichen für die Befriedigung der örtlichen Bedürfnisse bestimmten Verkehr an Kolonialwaaren, Kaufmannsgütern, Getreide, Mehl, Bier usw. kommen als Massenfrachten in Betracht: Stamm-, Rund-, Gruben-, Schleif- und Brennholz, Bretter, Lohrinde, Spulen, Zündhölzer, Spielwaaren, Rohmaterialien zur Glasfabrikation, Kohlen, Schleifsand, Glaswaaren und Quarzschotter.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind die nachbezeichneten Strecken:

1. N e u s t a d t a. d. S a a l e - K ö n i g s h o f e n im Grabfeld, 23,25 km (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen),
2. S c h ö n h o l z - V e l t e n, 25,37 km (Königliche Eisenbahndirektion Berlin),
3. O t t m a c h a u - L a n d e s g r e n z e bei Heinersdorf, 13,9 km (Königliche Eisenbahndirektion Breslau)

und zwar letztere vom Tage der Betriebseröffnung ab als V e r e i n s b a h n s t r e c k e n zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2983 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 2984 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen (mit Ausnahme der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg), betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 3007 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der grössten Radstände (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 3041 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 29. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Monat August d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.- u. St.-A.“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat August d. J. ergibt für die 70 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 630,16 km, folgendes: Im Monat August d. J. betrug die Einnahme: a) a u s d e m P e r s o n e n v e r k e h r: im ganzen 36 796 079 *M.*

oder 1 338 231 M. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 997 M. oder 3,00 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 73 441 612 M. oder 5 262 587 M. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 957 M. oder 6,82 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende August d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 136 286 252 M. oder 3 135 471 M. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 4 558 M. oder 1,20 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 289 916 476 M. oder 14 105 358 M. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9 529 M. oder 3,90 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 44 604 387 M. oder 880 422 M. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 6 373 M. oder 0,81 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 79 155 544 M. oder 4 674 909 M. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 11 184 M. oder 4,94 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurde am 1. August d. J. die Strecke Hammereisenbach-Furtwangen 13,63 km (Bregthalbahn), am 2. August d. J. die Strecke Arolsen-Corbach 18,90 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld).

Preussische Staatseisenbahnen:

Einnahmen im Jahre 1893.

Im Jahre 1893 wurden im Vergleich zum Vorjahre von den Preussischen Staatsbahnen vereinnahmt:

im Monat	für Personen M.	gegen 1892 M.	für Güter M.	gegen 1892 M.
Januar	13 427 297	— 409 089	49 290 264	+ 3 759 813
Februar	13 116 152	— 388 127	50 303 001	+ 3 052 246
März	16 988 879	+ 1 386 783	54 971 949	+ 2 844 151
April	21 483 282	+ 609 935	50 286 326	+ 1 484 734
Mai	24 242 290	+ 4 834 472	51 323 293	+ 2 275 029
Juni	21 584 479	— 3 531 003	49 846 455	+ 2 666 803
Juli	27 622 784	— 188 135	52 369 308	+ 1 715 024
August	25 741 123	+ 879 877	56 979 170	+ 4 210 221

	insgesammt M.	gegen 1892 M.		insgesammt M.	gegen 1892 M.
Januar	66 782 790	+ 3 372 520	Mai	79 352 727	+ 7 210 479
Februar	67 383 620	+ 2 797 704	Juni	75 238 541	— 799 429
März	80 133 862	+ 2 973 841	Juli	84 027 833	+ 1 561 440
April	75 514 616	+ 2 179 760	August	86 792 137	+ 5 316 474

Betriebslänge im August 25 670 km (gegen 1892 + 242 km).

Einnahme im August für das Kilometer 3 381 M. (gegen 1892 + 177 M.)

Die ersten 5 Monate des Etatsjahres 1893/94 erbrachten: für Personen 120 771 329 M. (gegen 1892 + 2 321 233 M.), für Güter 262 171 765 (+ 13 279 997) M., für Extraordinarien 19 458 159 (+ 518 410) M., zusammen 402 401 253 (+ 16 119 640) M. oder für das Kilometer 15 690 (+ 430) M.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Am 1. d. Mts. ist die 5,7 km lange Strecke Gummersbach-Dieringhausen mit der ausschliesslich dem Personenverkehr (ohne Gepäckabfertigung) dienenden Station Vollmerhausen dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist die 23,25 km lange Lokalbahn von Neustadt a. d. Saale nach Königshofen im Grabfeld für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die nach den Normen für Bahnen untergeordneter Bedeutung erbaute Lokalbahn ist vollspurig und wird mit Dampfkraft betrieben. Der kleinste Bogenhalbmesser der Bahn beträgt 200 m, weshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4,5 m festem Radstand und nicht mehr als 10 000 kg Bruttolast für die Achse verkehren bezw. auf dieselbe übergehen können.

Für Güterabfertigung sind die Haltestellen Hollstadt, Wülfershausen, Saal a. S., Kleineibstadt, Grosseibstadt und die Endstation Königshofen i. Grbf. eingerichtet, während die Halteplätze Heustreu und Taubachsmühle nur dem Personenverkehre dienen; doch können auch hier während des Zugaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelnsendungen durch Vermittelung des Kondukteurs zur Aufgabe gelangen.

Die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung im Lokalbahnverkehre erfolgt am oder im Zuge durch den Kondukteur.

Die Betriebsleitung der Lokalbahn Neustadt a. S.-Bischofsheim v. d. Rhön, die ihren Sitz in Bischofsheim v. d. Rh. hat, führt die Verwaltung der Lokalbahn Neustadt a S.-Königshofen i. Gr., welch letztere bis auf weiteres der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in München unmittelbar unterstellt ist.

Württembergische Staatseisenbahnen. Die 23,482 km lange Bahnstrecke Honau-Münsingen — mit den Zwischenstationen Lichtenstein (Haltepunkt), Klein-Engstingen (Haltestelle), Kohlstetten (Haltestelle), Offenhausen (Haltepunkt), Gomadingen (Haltestelle) und Marbach a. d. Lauter (Haltestelle) — ist am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Die genannte Strecke bildet die Fortsetzung der am 2. Juni 1892 eröffneten Nebenbahn Reutlingen-Honau, ist vollspurig gebaut und wird nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands mit Dampfkraft betrieben. Zwischen der Station Honau und der Station Lichtenstein geschieht der Betrieb unter Benutzung einer Zahnstange.

Die Stationen Klein-Engstingen, Kohlstetten, Gomadingen, Marbach a. d. L. und Münsingen sind für den gesammten Verkehr, die Stationen Lichtenstein und Offenhausen nur für den Personenverkehr eingerichtet.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Der an der Bahnstrecke Berlin-Stettin belegene Haltepunkt Pankow-Heinersdorf ist am 1. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Am gleichen Tage ist die bisher nur dem Wagenladungs-Güterverkehr dienende Station Alt-Mädewitz auch für den Frachtstückgut- und Viehverkehr eröffnet worden und zwar mit der Beschränkung bis auf weiteres, dass Frachtstückgüter nur im Einzelgewicht von höchstens 250 kg zugelassen werden.

Am gleichen Tage ist die für die Station Buch bestehende Beschränkung, dass Sendungen nach derselben nur frankirt, von derselben nur unfrankirt und in beiden Richtungen ohne Nachnahme zur Auflieferung gelangen dürfen, aufgehoben worden.

Ferner wird am 15. Oktober d. J. die zwischen den Stationen Berlin (Stettiner Bahnhof) und Blankenburg bei Berlin gelegene Station Pankow-Schönhausen für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Am 11. September d. J. ist der Güterbahnhof Köln-Gereon nach Fertigstellung der neuen Freiladegeleise für den Wagenladungsverkehr wieder eröffnet worden. Ferner ist die an der Linie M.-Gladbach-Jülich zwischen den Stationen Ameln und Jülich belegene Station Welldorf, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr, sowie dem Güterverkehr in Wagenladungen diente, am 1. d. Mts. für den unbeschränkten Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet worden.

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. sind für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden:

1. der an der Bahnlinie Werdau-Mehltheuer zwischen den Stationen Wünschendorf und Gauern neuerrichtete Haltepunkt Endschütz,

2. der an der Bahnlinie Zwickau-Oelsnitz zwischen Stenn und Voigtsgrün neu errichtete Haltepunkt Ebersbrunn,

3. der an der Bahnlinie Zwickau-Oelsnitz zwischen Auerbach u. B. und Falkenstein neu errichtete Haltepunkt Ellefeld, sowie

4. an der Strecke Leipzig-Dresden der Haltepunkt Gerichtshain.

Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein). Am 1. d. Mts. ist die Station Thal der Wutha-Ruhlaer Eisenbahn auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnlinie Vendenheim-Weissenburg zwischen der Station Hördt und der Haltestelle Kurzenhausen belegene

Haltepunkt Weyersheim ist am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Mecklenburgische Südbahn. Am 1. d. Mts. sind die neu errichteten Haltestellen Schwastorf-Dratow und Charlottenhof i/Meckl. für den öffentlichen Verkehr und zwar die erstere für den vollen Personen-, Gepäck-, Güter-, Vieh- usw. Verkehr, die letztere vorläufig nur für den Wagenladungs - Verkehr eröffnet worden. Die Haltestelle Kraase, welche bisher nur dem Wagenladungs - Verkehr diente, ist vom gleichen Tage auch für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgüter- sowie Viehverkehr eingerichtet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf diesen Haltestellen ausgeschlossen.

Bezeichnung von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Die an der Bahnstrecke Siegburg-Derschlag belegene Station Niedersessmar (Gummersbach) führt fortan die einfache Benennung „Niedersessmar".

Oldenburgische Staatseisenbahnen.

Nach dem uns vorliegenden Jahresbericht wurden im Jahre 1892 zusammen 3 346 123 Personen (gegen 3 260 638 im Vorjahre) befördert — hiervon in der I. Wagenklasse 8 371 (8 067), in der II. Wagenklasse 286 801 (294 032), in der III. Wagenklasse 2 433 898 (2 357 482) und in der IV. Wagenklasse 19 200 (16 372), ferner 95 324 (92 388) Militärs, 494 434 (484 232) Werftarbeiter und 8 095 (8 065) Viehbegleiter —, von welchen zusammen 74 111 399 (74 585 874) km zurückgelegt wurden. Ausserdem gelangten zur Beförderung 5 494 (5 461) t Gepäck, 535 (627) Kutschen, 268 799 (292 064) Stück Vieh und 1 293 212 (1 140 928) t Güter aller Art.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre 2 347 551 (2 372 338) *M*, aus dem Vieh- usw. Verkehre 309 653 (322 480) *M*, aus dem Güterverkehre 3 423 142 (3 262 354) *M*, aus der Postbeförderung 9 634 (10 412) *M* und aus sonstigen Quellen 261 431 (306 256) *M*, zusammen 6 351 411 (6 273 840) *M*, d. i. für das Kilometer Betriebslänge 15 491 (15 302) *M*.

Verausgabt wurden insgesammt 4 185 413 (4 081 293) *M* oder für das Kilometer Betriebslänge 10 208 (9 954) *M* bezw. in Hunderttheilen der Einnahme 65,90 (65,05).

Der Betriebsüberschuss bezifferte sich auf 2 165 998 (2 192 547) *M* bezw. auf das Kilometer Betriebslänge auf 5 283 (5 348) *M*, wovon 1 185 000 *M* (wie im Vorjahre) an die Staatskassen abgeführt wurden. Der Betriebsüberschuss betrug in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 4,90 (4,97).

Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn.

Die Generalversammlung beschloss fast einstimmig die Ausdehnung des Unternehmens durch den Bau einer Bahn von Neu-Ruppin nach Neustadt a. d. D. und die Anlage von Kleinbahnen von Wildberg nach Dammkrug und von Dammkrug über Friesack nach einem noch nicht festgestellten Endpunkte, voraussichtlich Herzberg.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsberichte wurden im Jahre 1892/93 zusammen 126 389 Personen gegen 123 416 im Vorjahre befördert und dabei eine Einnahme von 60 190 (58 395) *M* erzielt. Die Güterbeförderung ging von 90 882 t in 1891/92 auf 84 317 t, also um etwa 6 600 t zurück und ergab nur eine Einnahme von 141 773 (147 979) *M*. Die Betriebseinnahmen betrugen 227 626 (225 230) *M* und die Betriebsausgaben einschl. 22 391 (25 676) *M* Dotation des Erneuerungs- und Reservefonds 149 891 (150 461) *M*, so dass der verfügbare Ueberschuss sich auf 77 756 (74 779) *M* stellte, wovon nach Zahlung der Anleihezinsen, Steuern, Rücklagen und Gewinnantheile eine Dividende von 4 % = 30 000 *M* auf 750 000 *M* Stammprioritäten und eine solche von 2,4 % = 18 000 *M* auf 750 000 *M* Stammaktien gezahlt wird.

Die Ursache des Rückganges der Gütermenge ist in dem Darniederliegen der Eisenindustrie zu suchen, die die Dortmunder Union veranlasste, den Erzbergbau bei Warstein zeitweilig einzustellen. Infolge neuer Anschlüsse von Steinbrüchen und anderen gewerblichen Anlagen ist eine Vermehrung der Güter und Einnahmen zu erwarten. Der Minister hat dem Vorstand auf Ersuchen die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für die Linie Soest-Belecke-Brilon und Lippstadt-Beckum mit Anschlüssen an die Staatsbahnhöfe Soest, Lippstadt, Beckum und Brilon ertheilt. Die Vorarbeiten sind in der Ausführung begriffen und lassen ein günstiges Ergebniss in Bezug auf die Ertragsfähigkeit des eventuell zu erweiternden Warstein-Lippstadter Eisenbahnunternehmens erwarten.

Erfurter elektrische Strassenbahn.

Unter dieser Firma hat sich in Erfurt eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 1 100 000 *M* gebildet, deren Zweck die Errichtung, die Erwerbung und der Betrieb von Strassenbahnen ist. Die Berliner Elektrizitätsgesellschaft hat mit dieser neuen Gesellschaft einen Vertrag geschlossen, durch welchen sie derselben die ihr in Erfurt zustehenden Rechte und Besitzthümer überträgt.

Casseler Strassenbahn.

Im abgelaufenen Betriebsjahre betrug nach dem Gewinn- und Verlustkonto die Betriebseinnahme 181 923 *M*.

Von dem Reingewinn in Höhe von 16 233 *M* wird der Reservefonds mit 2 000 *M* und der Tilgungsfonds mit 1 250 *M* ausgestattet, 11 475 *M* gelangen als Dividende, 1,35 % (im Vorjahr 0,5 %) zur Vertheilung, 1 500 *M* werden zu Gratifikationen verwendet und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

Königsberger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft.

Für die Tagesordnung der am 7. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung liegt auch der Antrag eines Aktionärs vor: „Die Inhaber von Stammaktien aufzufordern, 40 % des Nennwerthes nebst Zinsen für den Zeitraum, welcher seit der ersten Zuzahlung verflossen ist, zu zahlen und damit ihre Stammaktien in Vorzugsaktien umzuwandeln."

Deutscher Handelstag.

Das Präsidium des Deutschen Handelstages hat an seine Mitglieder ein Rundschreiben gerichtet, in welchem hervorgehoben wird, dass das Bedürfniss, für die Gewichtsmenge von 100 kg eine eigene Bezeichnung zu haben, vielfach auf verschiedenen Gebieten des Verkehrs, ebenso wie in amtlichen Arbeiten und auf wissenschaftlichem Gebiet hervorgetreten ist. Besonders unbequem sei der Mangel eines passenden Ausdrucks in der Statistik, welche, wie es amtlich heisst, „nach Mengen von 100 kg" rechnet, also mittelst einer Bezeichnung, welche sich in Citaten schwer anwenden lässt. Behufs Beseitigung des Mangels seien die Ausdrücke „metrischer Centner", „Quintal" und „Hektokilogramm" in Vorschlag gebracht worden. Das Präsidium des Deutschen Handelstages, welches von der Kaiserlichen Normal-Aichungskommission um eine Begutachtung ersucht worden ist, hat den Mitgliedern des Deutschen Handelstages anheimgegeben, den Gegenstand sowohl in betreff der Bedürfnissfrage, als auch in betreff des eventuell zu wählenden Ausdrucks vom Standpunkt der Interessen von Handel und Industrie einer Prüfung zu unterziehen und das Ergebniss derselben thunlichst bald mitzutheilen.

Kanal von Dortmund nach den Emshäfen.

Ueber den Stand der Arbeiten wird berichtet, dass von den 202 km Kanalstrecke, welche für den Grunderwerb in Frage kommen, z. Zt. 143 km erworben sind; mit 771 Grundeigenthümern kam eine gütliche Einigung zu stande, während gegen 63 Eigenthümer die Entschädigung im Enteignungswege festgestellt werden musste. Der bei weitem erheblichste Theil der bisher festgesetzten Entschädigungskosten ist bereits ausgezahlt; dafür sind bis jetzt 3 120 369 *M* verausgabt worden. Von der gesammten Bausumme von 69 450 000 *M* (einschl. der für die Erweiterung der Kanalabmessungen in Aussicht genommenen Mehrkosten von 4 770 000 *M* wurden bis zum 1. Juli d. J. annähernd 9 800 000 *M* verausgabt.

Aus Frankreich.

Vereinfachte Zollbehandlung der Gold- und Silberarbeiten.

Auf Antrag der Berufsgenossenschaft der Schmuckwaarenhändler, Juwelenhändler und Goldarbeiter hat die Verwaltung der indirekten Steuern, behufs Vermeidung des Hin- und Herlaufens zwischen dem Einfuhr- und dem Bürgschafts-Zollamt bei Einfuhr- oder Wiedereinfuhr von Gold- und Silberarbeiten gestattet, dass sämmtliche Förmlichkeiten, Feststellungen und Zahlungen zusammen auf dem Bürgschafts-Zollamt (Paris, Guénégaudstrasse) erfolgen, und zwar unter folgenden Bedingungen: 1. Die aus dem Auslande kommenden Packete dürfen mit Ausschluss jeder anderen Waare nur Gold- und Silberarbeiten (Schmucksachen, Goldarbeiten, Uhren usw.) enthalten. 2. Der Frachtbrief und die Zollerklärungen müssen, abgesehen von den im Art. 6 des Internationalen Frachtrecht-Uebereinkommens geforderten Angaben, die Zahl, die Art und das Gesammt-Reingewicht der Gegenstände enthalten. 3. Die Eisenbahngesellschaften haben die Empfänger von der Ankunft

der Packete zu benachrichtigen und, nachdem die Empfänger sich schriftlich zur Gewährleistung für die Sendung bereit erklärt haben, auf dem Zollamt eine Erklärung zu hinterlegen, auf Grund deren ein die Ausführung dieser Sendung sichernder Abfertigungsschein ausgestellt wird. 4. Die Zollverwaltung hat alsdann nicht zur Oeffnung der Packete zu schreiten, sondern sich auf den Bleiverschluss zu beschränken. 5. Der Abfertigungsschein hat ausser den gewöhnlichen Erklärungen auch Namen und Wohnung des Empfängers anzugeben. 6. Die Beförderung der Packete von den Bahnhofs-Zollämtern nach dem Bürgschafts-Zollamt hat ausschliesslich durch Eisenbahnbedienstete zu erfolgen. 7. Bei der Ankunft auf dem Bürgschafts-Zollamt hat ein Zollbeamter dem übergebenden Eisenbahnbediensteten einen Empfangsschein auszufertigen; der Empfangsschein trägt eine Ordnungsnummer, die ausserdem auf dem Packet und dem zugehörigen Abfertigungsschein angebracht wird. 8. Der betreffende Eisenbahnbedienstete hat alsdann in der Wohnung des Empfängers die Fracht nebst Nebengebühren zu erheben und dafür den Empfangsschein auszuhändigen. 9. Auf Vorlage dieses Empfangsscheines beim Bürgschafts-Zollamt hat der Empfänger die vom Bahnhofs- und vom Bürgschafts-Zollamt geforderten Förmlichkeiten gleichzeitig zu erfüllen.

Die Eisenbahngesellschaften haben sich zwar auf Antrag der genannten Berufsgenossenschaft grundsätzlich zu der ihnen zufallenden Aufgabe verstanden. Die Verwaltung der indirekten Steuern verlangt aber noch ein weiteres Zugeständniss von ihnen: Nach den obigen Bestimmungen erfolgt die Beförderung vom Ankunftsbahnhof nach dem Bürgschafts-Zollamt auch ferner unter dem Bande des Abfertigungsscheines, für den die Eisenbahnen jetzt gewöhnlich die Hinterlegung einer Bürgschaftssumme verlangen, um sich nöthigenfalls bei Nichteingang der Zollzahlung schadlos halten zu können. Die Beibehaltung dieser Bürgschaftssumme würde die geplante Verbesserung vereiteln, weil die Betheiligten sich zuerst zur Hinterlegung und dann zur Wiederabhebung der Bürgschaftssumme nach dem Bahnhof begeben müssten. Die Zollverwaltung verlangt daher, dass die Eisenbahngesellschaften auf diese Bürgschaft verzichten, zumal ihre Haftpflicht gegenüber der Zollverwaltung dadurch genügend entlastet würde, dass die Waaren bis zur Erfüllung aller Förmlichkeiten im Gewahrsam des Bürgschafts-Zollamts bleiben. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem an die Eisenbahnverwaltungen gerichteten Rundschreiben die bestimmte Erwartung ausgesprochen, dass sie sich zu diesem Verzichte verstehen werden.

Tarifermässigung für Ausstellungsgüter.

Der Oesterreichisch-Ungarische Geschäftsträger in Paris hat der Französischen Regierung den Wunsch ausgesprochen, dass die Französischen Eisenbahnen für die Hin- und Rückfahrt der Kunstgegenstände, die auf der 1894 in Wien zu veranstaltenden Weltausstellung der schönen Künste ausgestellt werden sollen, Tarifermässigungen bewilligen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Eisenbahngesellschaften in einem Rundschreiben diesen Wunsch zur Berücksichtigung empfohlen.

Güteranmeldezettel.

Art. 10 des Ministerialerlasses vom 12. Juni 1866 legt den Eisenbahnverwaltungen die Verpflichtung auf, die Waaren an dem Tage, welcher der Ankunft auf der Bestimmungsstation folgt, zur Verfügung des Empfängers zu stellen. Nach einem kürzlich ergangenen Erkenntniss des Handelsgerichts von Paris werden die Eisenbahnverwaltungen durch diesen Erlass nicht verpflichtet, die Empfänger durch einen Anmeldezettel zu benachrichtigen. Die Eisenbahnen machten sich demnach nicht schuldig, wenn sie den Empfänger erst später oder wenn sie ihn überhaupt nicht schriftlich von der Ankunft der Waare benachrichtigten. Es sei Sache des Empfängers, sich selbst auf dem Bahnhof nach der Ankunft der Waare zu erkundigen und, wenn er es nicht thue, so fielen ihm die durch seine Nachlässigkeit veranlassten Lagerkosten zur Last.

Das „Journal des transports“ bemerkt dazu, dass die Rechtsprechung des Kassationshofes allerdings eine Verpflichtung der Eisenbahn zur Benachrichtigung der Empfänger von der Ankunft der Waare *nicht* anerkannt hat; dagegen hat der höchste Gerichtshof stets entschieden, dass der Güteranmeldezettel zum Beginn derjenigen Fristen nothwendig ist, nach deren Ablauf die Eisenbahn zur Erhebung von Lagergeld berechtigt ist.

Beobachtung der Brieftaubenbegleiter.

Gewisse Stationsvorstände lassen — wie der Kriegsminister in einem Schreiben an den Minister der öffentlichen Arbeiten rügt — entgegen dem Ministerialerlass vom 7. September 1887 ausländische Brieftaubenbegleiter das Freilassen der Tauben in Gegenwart von Bahnhofsarbeitern ausführen, ohne sich zuvor in Besitz der vorgeschriebenen Erklärung gesetzt zu haben. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher die Eisenbahnverwaltungen ersucht, dass sie ihren Stationsvorstehern die genaue Beachtung des genannten Erlasses einschärfen und sie auf die Nachtheile, die jede Nachlässigkeit für die Landesvertheidigung haben kann, hinweisen. Ebenso haben die Präfekten von dem Erlass Mittheilung erhalten, damit er auch auf den Lokalbahnen zur Anwendung gebracht wird.

Tarifermässigung für Zollbeamte und Förster.

Auf den Wunsch fast aller Generalräthe hatte der Minister der öffentlichen Arbeiten den Eisenbahngesellschaften schon durch Rundschreiben vom 26. August 1891 empfohlen, bei Reisen von Zollbeamten und Förstern den Militärtarif zur Anwendung zu bringen. Da dieser Wunsch seitdem unaufhörlich von den Departementsversammlungen wiederholt worden ist und auch der Finanzminister auf seine Erfüllung dringt, so hat der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Rundschreiben vom 4. September d. J. den Eisenbahnverwaltungen von neuem eine wohlwollende Prüfung der Frage nahe gelegt.

Veranschlagung der Verkehrssteuer und Zinsengewähr für 1894.

Der Betrag der Verkehrssteuer ist bezüglich der Eisenbahnen für 1894 auf 47 279 000 Frcs. veranschlagt; er betrug thatsächlich für 1891 (also vor der am 1. April 1892 in Kraft getretenen Ermässigung) noch 95 563 600 Frcs. und für 1892, wo die Ermässigung sich nur auf 9 Monate erstreckte, noch 56 083 300 Frcs., während für 1893 nur 45 883 600 Frcs. veranschlagt wurden. Bezüglich anderer Fahrzeuge als Eisenbahnen ist die Verkehrssteuer für 1894 auf 5 155 500 Frcs., bezüglich der Wagen, Pferde, Esel auf 12 444 000 Frcs. und bezüglich der Fahrräder auf 1 504 200 Frcs. veranschlagt.

Dagegen wird die Zinsengewähr für die Französischen, Algerischen und Tunesischen Bahnen in 1894 109 800 000 Frcs. oder 34 000 000 Frcs. mehr als im Vorjahre betragen; dazu kommen übrigens noch 50 807 800 Frcs., die auf dem Wege schwebender Schuld beschafft werden sollen, um die Zinsengewähr früherer Jahre für die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zu begleichen.

Geldmittel für Ergänzungsbauten in 1894.

Mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten können die Eisenbahngesellschaften zur Ausführung von Ergänzungsbauten ausschl. des Fahrparks eine Summe von 55 000 000 Frcs. der Anlagekostenrechnung zuschreiben; von dieser Summe entfallen 15 000 000 Frcs. auf die Nordbahn, 11 000 000 Frcs. auf die Ostbahn, 7 000 000 Frcs. auf die Westbahn, 10 000 000 Frcs. auf die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, 7 300 000 Frcs. auf die Orléansbahn, 4 500 000 Frcs. auf die Südbahn und 200 000 Frcs. auf die Grosse Gürtelbahn. Bezüglich der Ergänzungsbauten, welche ältere Werke ersetzen, darf nur der Mehrwerth des Neubaues den Anlagekosten zugeschrieben werden.

Auf Grund des Gesetzes vom 11. Juni 1880 darf der Minister der öffentlichen Arbeiten während des Jahres 1894 bezüglich der Lokalbahnen höchstens die Verpflichtung zu einer jährlichen Gesammtbeihilfe von 800 000 Frcs. und bezüglich der Strassenbahnen höchstens die Verpflichtung zu einer jährlichen Gesammtbeihilfe von 600 000 Frcs. übernehmen.

Der Schlafwagenbetrieb auf der Ostbahn.

Nachdem die internationale Schlafwagengesellschaft in Brüssel neuerdings auf 20 Jahre mit der Belgischen Staatsbahn und den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, sowie auf 15 Jahre mit den Rumänischen, Italienischen und Russischen Bahnen ihre Verträge verlängert hat, hat sie nunmehr auch mit der Französischen Ostbahn den Vertrag, der ihr den Schlaf- und Restaurationswagenbetrieb überlässt, aber im nächsten Jahre ablaufen würde, auf 16 Jahre, also bis 1910, verlängert. Bisher hatten die Verträge mit den Französischen Bahnen nur eine Dauer von 10 bis 12 Jahren.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

Für gemeinnützig sind erklärt worden:

1. durch Erlass vom 28. August d. J. die im Norddepartement mit 1 m Spurweite anzulegende, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Dampfstrassenbahn von Saint Amand über Lecelles, Rumégies, Mouchin, Bachy, Cysoing, Bouvines, Sainghin und Lezennes nach Hellemmes (32 km), der Compagnie des chemins de fer économiques du Nord in Anzin konzessionirt. Dem Anlagekapital (53 000 Frcs. für 1 km) sind 4,4 % Zinsen gewährleistet; die Betriebskosten, deren wirklicher Betrag vergütet wird, dürfen bei 3 Zügen täglich in jeder Richtung 1 300 Frcs. für 1 km nebst der Hälfte der Einnahme nicht übersteigen;

2. durch Erlass vom 18. August d. J. das in der Stadt Dijon den Herren Grammont, Bellantant und Faye auf 75 Jahre konzessionirte, mit 1 m Spurweite herzustellende und nur für Personenverkehr bestimmte Strassenbahnnetz von zusammen 12,1 km Länge.

Konzessionsübertragung.

Durch Erlass vom 24. August d. J. ist genehmigt worden, dass an die Stelle von Dufrane Macard, als Konzessionsinhaber der Strassenbahn le Raincy - Montfermeil, auf Grund des Vertrages vom 3. November 1892 die „Société anonyme des tramways du Raincy à Montfermeil et extensions“ tritt.

Die Ausstellung von Lyon im Jahre 1894.

Am 26. April 1894 wird in Lyon eine allgemeine internationale und koloniale Ausstellung eröffnet. Es würde nach der Pracht der Pariser Ausstellung von 1889 schwer sein, in Lyon etwas interessantes zu bieten, wenn man nicht, wie der „Génie Civil“ sagt, von ganz anderen Gesichtspunkten ausginge und, mit den Ueberlieferungen brechend, eine ganz eigenartige Lösung für das Hauptgebäude angestrebt hätte.

Das Hauptgebäude erhält eine Gestalt, für die es keinen Vorgang gibt und die Abmessungen desselben werden ganz ungewöhnliche. Der Grundriss ist kreisförmig, es stellt eine von einer herumlaufenden Ringgalerie umfasste riesige Kuppel dar, deren Binder unmittelbar vom Erboden aufsteigen; die gesammte Grundfläche wird 40000 qm betragen. Sie bildet einen Kreis von 232 m Durchmesser. Das Gerippe des Ganzen besteht aus Eisen. Die Kuppel hat an den Fussgelenken 110 m Durchmesser und bedeckt einen Raum von 9500 qm. Die 16 in Korbbogenlinien ansteigenden Binder vereinigen sich in 55 m Höhe über dem Boden, wo sie an eine 5 m weite und 1,8 m hohe Laterne angenietet sind. Im Querschnitt erscheint die Kuppel leicht spitzbogig überhöht. Den einzelnen Rippen ist ihre Selbständigkeit gelassen, indem davon abgesehen ist, sie zu einem starren Ganzen zu verbinden. Nur im oberen Theile der Kuppel sind leichte ringförmige Verbindungen angebracht, welche lediglich das Dach tragen sollen. Dieser Punkt verdient in hohem Grade die Beachtung der Eisenkonstrukteure. Ein einzelner Sparren wiegt 28 t; die ganze Kuppel wird ein Gewicht von 540 t haben.

Der die Kuppel umgebende Ringraum bietet gleichfalls für den Ingenieur hervorragendes Interesse. Von der Mittelkuppel wird nur die obere Zone, welche sich von der Laterne 75 m weit auf den Bindern herabzieht, eingedeckt. In diesen Binderpunkten setzt das ringförmige Satteldach an, welches den übrigen Raum des grossen Kreises überdeckt. Von jedem Kuppelsparren zweigt ein Sattelsparren ab, der sich oberhalb des Fussgelenkes der Kuppelsparren gabelt. Dieser Knotenpunkt ist hier unterstützt durch einen Gitterpfeiler, welcher mit dem Kuppelsparren aus einem Stück besteht. Die Zwillingssparren, welche das Satteldach tragen, sind ferner unterstützt von kleineren Gitterpfeilern, welche 40 m weiter nach aussen liegen. Auch diese haben Fussgelenke. Die Lasten sind auf sämmtliche Stützen gleich vertheilt. Ein derartig gegabelter Sparren wiegt 40 t; hierdurch stellt sich das gesammte Eisengewicht auf 2270 t. Von der äusseren Satteldachfläche sind fächerförmige Theile verglast, welche eine Gesammtfläche von 9000 qm ausmachen. Von der gesammten Grundfläche des einem riesigen Regenschirm gleichenden Gebäudes werden 38000 qm überdacht. Auf 1 qm Grundfläche kommen 60 kg Gewicht. Hierbei ist die Anwendung hölzerner Dachfetten vorausgesetzt. Bei Anwendung eiserner Fetten würde sich das Gewicht auf 75 kg stellen. Gegenüber der Pariser Maschinenhalle von 1889 bedeutet dies ein Ersparniss von 20 bis 25 %.

Die Ausbesserung derjenigen Brücken der Westbahn, deren Umbau beschlossen ist, wird mit grösster Beschleunigung betrieben. Die Fundamente der mit Druckluft zu gründenden Brücke von Maisons Lafitte sind soeben vergeben worden, ebenso die eisernen Ueberbauten der Brücken von Dissel und Tourville, deren Gewicht sich auf etwa 4000 t beläuft.

Aus Russland.

Eisenbahn nach Eupatoria.

Das „Verordnungsblatt des Ministeriums der Verkehrsanstalten“ veröffentlicht das nunmehr Allerhöchst bestätigte Statut der Gesellschaft der Eisenbahn nach Eupatoria. Die Konzession ist den Französischen Unterthanen Graf von Mar de Trebon und Carl Marten ertheilt worden. Die Bahn zweigt von der Station Bijuk-Oular der Losowo-Sewastopolbahn ab und hat die Bestimmung eine Verbindung mit dem Hafen von Eupatoria herzustellen, ausserdem hat die Gesellschaft die Verpflichtung übernommen, den Hafen von Eupatoria mit allen erforderlichen Baulichkeiten für Handelszwecke auszurüsten. Das Kapital zum Bau der Bahn und des Hafens hat keinerlei staatliche Garantie erhalten. Nach 20 Jahren hat die Staatsregierung jederzeit das Auskaufsrecht und nach 99 Jahren vom Tage der Bestätigung der Statuten fällt die Bahn sammt den Hafenanlagen frei in den Besitz des Staates. Es darf aber noch besonders darauf hingewiesen werden, dass mit dieser Konzessionsertheilung ein Bahnbau in Russland ausserrussischem Kapital übergeben worden ist, was nach dem Gange, den die Verstaatlichung der Bahnen in Russland im letzten Dezennium genommen hat, immerhin auffällig erscheint.

Südwestbahn-Gesellschaft.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat der Südwestbahn-Gesellschaft aus von dem Ministerium zur Disposition stehendem, für ausserordentliche Zwecke bestimmten Fonds den Betrag von 365000 R. angewiesen, um auf der Theilstrecke Proskurow bis Tocherni-Ostrow ein zweites Geleise zu bauen.

Beförderung der Forstbeamten mit Arbeiterzügen.

Eine Cirkularvorschrift des Eisenbahndepartements vom 20. Juli d. J. ordnet an, dass gemäss Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten die Beamten der Forstverwaltung gleich den Chargen der Polizei das Recht haben sollen, mit Arbeiterzügen, leergehenden Lokomotiven und Güterzügen, d. h. gegen Zahlung einer Fahrkarte III. Klasse befördert werden zu dürfen. Besonders hervorgehoben wird hierbei jedoch, dass weder auf den Plattformen der Güterwagen, noch auf den Tendern mehr als 2 Personen zur Zeit plazirt werden sollen.

Zweigbahn Kolomna-Osery eröffnet.

Das Eisenbahndepartement vom Ministerium der Verkehrsanstalten macht gegenwärtig bekannt, dass der Verkehr auf der Zweigbahn von der Station Kolomna der Moskau-Rjäsanlinie bis zur Ansiedelung Osery in einer Ausdehnung von 37 Werst eröffnet ist. Hierbei können wir zur Notiz in der Nr. 74 S. 714 d. Ztg. noch ergänzend bemerken, dass die gleichfalls am 1. September d. J. eröffnete Strecke der Rjäsan-Kasanlinie der Moskau-Kasaner Eisenbahn von Rjäsan bis Stassowo 171 Werst lang ist.

Eisenbahntransport unbanderolirten Tabaks.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten gibt bekannt, dass für den Eisenbahntransport unbanderolirter Tabak denjenigen Frachten zugezählt wird, welche schnellem Verderben unterliegen; für denselben treten mithin die Regeln über den Zwangsverkauf solcher Waaren, falls sie nicht rechtzeitig von der Station abgenommen werden, in Kraft, d. h. der Empfänger der Waare hat dieselbe binnen 48 Stunden nach Ankunft der Waare abzunehmen.

Konsum des Donez-Heizmaterials.

Die Steinkohlenbergwerke haben ja bekanntlich erst seit verhältnissmässig kurzer Zeit ihre verborgenen Schätze an werthvollem Heizmaterial den Konsumenten im Lande gespendet, trotzdem hat sich aber die Steinkohlenindustrie sehr schnell gehoben. Berücksichtigt man dann ferner noch, dass die Industrie ausschliesslich auf die Abfuhr mittelst der Eisenbahn angewiesen ist, so tritt die Entwickelung der Industrie in ein noch viel helleres Licht. So finden wir denn auch, dass die Ausbeute im Jahre 1892 wieder wesentlich gestiegen ist und aus dem Donezbassin so viel Mineral-Heizmaterial ausgeführt wurde, wie in keinem der Vorjahre, und zwar 265319 Wagen oder 159191400 Pud, d. h. 18 % mehr als im Jahre 1891.

Zur Veranschaulichung der Entwickelung des Konsums des Donez-Heizmaterials lassen wir nachstehende Tabelle folgen:

Jahr	Zahl der ausgeführten Wagen auf den Bahnen:				
	Kursk-Charkow-Asow	Konstantinow	Donezbahn	Katharinenbahn	insgesammt
1880	27 699	15 131	21 719	—	64 549
1881	25 036	18 448	32 778	—	76 262
1882	28 692	22 811	44 859	—	96 362
1883	31 403	20 139	48 335	—	99 877
1884	25 698	23 562	43 588	3 942	96 790
1885	27 238	30 522	45 121	15 949	118 830
1886	28 557	43 959	47 233	12 376	132 115
1887	29 445	43 176	57 168	18 555	148 344
1888	31 153	39 741	60 911	11 594	143 399
1889	36 669	58 155	84 853	30 397	210 074
1890	34 384	60 198	69 968	31 157	195 707
1891	36 151	75 176	72 965	40 445	224 738
1892	41 170	70 343	101 422	52 382	265 319

Nach den Kategorien vertheilen sich die Konsumenten des Mineral-Heizmaterials im Jahre 1880 und in den letzten 5 Jahren in folgender Weise:

	1880	1888	1889	1890	1891	1892
	Wagen					
Eisenbahnen . . .	36 781	60 366	84 410	60 911	68 715	93 914
Fabriken:						
Salzfabriken . .	—	—	—	—	3 677	4 090
Gasfabriken . .	535	2 005	2 925	2 994	3 789	4 694
Dampfschiffe . .	3 780	10 130	12 256	13 124	12 586	12 664
Metallurgische Fabriken . . .	326	4 137	19 517	34 745	48 672	50 093
Zuckerfabriken .	11 420	20 482	30 646	19 274	17 719	19 792
Privatbedarf . .	11 701	45 820	59 142	64 542	73 256	84 160

Die Vertheilung des ausgeführten Heizmaterials unter die einzelnen Konsumenten stellte sich im Prozentverhältniss zur Gesammtausfuhr im Jahre 1892 wie folgt dar:

Eisenbahnen	36,25 %
Salzfabriken	1,5 „
Gasfabriken	1,75 „
Dampfschiffe	6 „
Metallurgische Fabriken . . .	19 „
Zuckerfabriken	8,25 „
Privatbedarf	27,25 „

Im Jahre 1892 zählte man im Donezbassin 113 einzelne Personen und Compagnien, welche eigene oder gepachtete Gruben hatten, deren Ausfuhr sich zwischen 2 und 33 686 Wagen im Jahre bewegte. Von diesen 113 Personen und Compagnien gehörten nur 8 zu den grossen, d. h. die im Laufe eines Jahres 10 000 Wagen und darüber ausgeführt hatten.

Eisenbahnverordnungen, betreffend die Cholera.

Mit Rücksicht auf die Cholera, die auch in diesem Jahre bekanntermaassen in einem Theile Russlands recht viel Opfer verlangt, sind auch von den Eisenbahnen wiederum die erforderlichen Vorkehrungen getroffen worden, um beim Herannahen der Epidemie sofort in die Aktion treten zu können. So ist auch auf der Nikolaibahn, ebenso wie im vorigen Jahre, wieder Verkauf von Thee und gekochtem Wasser auf allen Stationen und die verstärkte sanitäre Aufsicht über alle Vorräthe und Geschirre in den Eisenbahnbuffets eingeführt worden. Ausserdem sind auf den Stationen Ljuban, Bologoje, Twer und Alexandrowski-Sawod grosse Cholerabaracken errichtet worden, die jeden Augenblick eröffnet werden können.

Bezug von Eisenbahnmaterial aus Oesterreich.

Es ist ja nicht unbemerkt geblieben, dass Russland mit seinem Lokomotivpark sich nicht in sehr glänzenden Verhältnissen befindet und dass zu Zeiten sehr verstärkter Ansprüche sich leicht ein Mangel an leistungsfähigen Lokomotiven einstellt.

Ebenso ist es ja kein Geheimniss, dass die Industrie, soweit sie sich mit dem Bau von Lokomotiven beschäftigt, schon seit längerer Zeit am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angelangt ist. So war es denn unvermeidlich die strengen Verbote über die Einfuhr von Eisenbahnmaterial bei Seite zu schieben und wiederum auf ausländische Hilfsquellen zurückzugreifen. Nach Lage der Verhältnisse im Augenblicke verbietet der Zollkrieg einen Bezug aus Deutschland und so hat man sich denn entschlossen, mit Oesterreich in Beziehung zu treten und zwar verhandelt die Rjäsan-Uralsker Eisenbahngesellschaft mit Oesterreichischen Fabriken wegen der Bestellung von Lokomotiven; der Vertreter der Gesellschaft der Oesterreichischen Staatseisenbahnen wird in Petersburg erwartet, der im Falle günstig verlaufender Verhandlungen den Auftrag übernehmen will.

Damit wird wohl der Anfang gemacht werden für grössere nachfolgende Bestellungen, denn den Petersburger Blättern entnehmen wir, dass beim Ministerium der Verkehrsanstalten eine besondere Kommission gebildet wird, um die Ordnung festzusetzen, in welcher diverse Eisenbahnen den vorigjährigen Beschluss des Ministerkomitees über Vermehrung der Anzahl ihrer Lokomotiven auszuführen haben. Die Kommission wird aus Vertretern der Verwaltung der Kronseisenbahnen und Vertretern der Eisenbahngesellschaften bestehen, an welche diese Forderungen gestellt werden.

Reinigung der Wagen III. Klasse.

Nach einer Verfügung des Eisenbahndepartements müssen die Wagen III. Klasse auf den Endstationen ausser der üblichen Reinigung auch noch einer Waschung unterzogen werden, und zwar sind nicht nur die Dielen und Bänke, sondern auch die Decken und Aussenwände der Wagen zu waschen.

Die Winterfahrpläne.

Wir entnehmen der „Now. Wr." nachstehende Fahrplannotizen: Der Winterfahrplan wird auf sämmtlichen Eisenbahnen am 16. Oktober eingeführt. Die Schnellzüge auf der Moskau-Brester Bahn, welche Moskau und Warschau vereinigen, sollen aufgehoben werden. Dasselbe Schicksal erfahren auch die Kurierzüge Nr. 1 und Nr. 2 auf der Warschauer Bahn. Die direkten Verkehrslinien zwischen St. Petersburg-Moskau und dem Kaukasus, der Krim und Odessa bleiben weiter bestehen, ebenso auch die direkten Verkehrslinien Moskau-Berlin und St. Petersburg-Graniza-Wien.

Westsibirische Eisenbahn: Eröffnung.

Auf der Westsibirischen Eisenbahn sollte zum 17./29. September d. J. die Eröffnung des Verkehrs bis Kurgan stattfinden, d. h. 200 Werst über Tscheljabinsk hinaus.

Damit wäre der Anfang mit der Inbetriebsetzung der grossen Sibirischen Eisenbahn gemacht. Es darf dieses immerhin als ein Ereigniss verzeichnet werden, das volle Beachtung verdient, denn es ist dies der Anfang einer Bahn von gegen 8 000 km.

Erweiterung des Südwestbahnnetzes.

Das an und für sich schon grosse Eisenbahnnetz der Südwestbahngesellschaft soll immer neue Erweiterungen erfahren, wenigstens bemüht sich die Verwaltung unausgesetzt um neue Konzessionen und, wie die Erfahrung lehrt, mit recht viel Glück. So finden wir gegenwärtig die Mittheilung, dass die Konzession zum Bau der St. Petersburg-Kiewer Bahn ausser Frage steht und dass aller Voraussicht nach die Südwestbahnen die Konzession erhalten werden.

Ferner bemühen sich die Südwestbahnen um die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Charkow über Kiew nach Brest. Eine solche Linie würde einerseits die Wegekommunikation für einen Theil des Gouvernements Poltawa und Wolhynien vervollkommnen, andererseits in kürzester Entfernung so wichtige Handelscentren wie Charkow, Kiew und Warschau mit einander verbinden. Mit den Voruntersuchungen zum Bau der geplanten Linie soll im nächsten Frühling begonnen werden.

Endlich hat die rührige Verwaltung der Südwestbahnen im Rayon von Kremenez Untersuchungen anstellen lassen, welche ergeben haben, dass sich dort ausserordentlich reiche Erzlager befinden, die im Minimum 5 Milliarden Pud Erz enthalten.

Die Verwaltung ist also nach allen Seiten eifrig bemüht um Prosperität der Gesellschaft und zwar, wie man sieht, nicht nur durch Bau neuer Linien, sondern ebenso durch Erschliessung neuer Quellen, welche den Bahnen ihrer Gesellschaft reiche Transportmengen zuführen.

Vom Büchertisch.

Die Vorschriften, betreffend den Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den Oesterreichischen Eisenbahnen, zusammengestellt von Dr. Max Freiherrn von Buschmann, K. K. Regierungsrath usw. K. K. Hof- und Staatsdruckerei. XII und 100 Seiten kl. 8°. (Heft 104 der Handausgabe der Oesterreichischen Gesetze und Verordnungen.) Preis 70 kr.

Anlässlich des Erscheinens der gleichlautenden Verordnungen des K. K. Oesterreichischen und des K. Ungarischen Handelsministeriums vom 1. August d. J., betreffend die Regelung des Transports explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, hat der unsern Lesern durch seine vergleichende und kommentirte Gegenüberstellung des neuen Betriebsreglements und des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr rühmlich bekannte Schriftsteller auch obigen Gegenstand in dankenswerther und glücklicher Weise zur Darstellung gebracht. Nachdem auf diese verdienstvolle Schrift bereits in der Korrespondenz aus Oesterreich-Ungarn vom 16. d. Mts. auf S. 691 d. Ztg. kurz hingewiesen worden ist, dürfte es unsere Leser interessiren, von deren Inhalt etwas nähere Kenntniss zu nehmen.

Der erste Abschnitt enthält die Vorschriften, betreffend die unter Nr. XXXVI der Anlage B zum Betriebsreglement genannten explosiven Gegenstände (Verordnung des K. K. Handelsministeriums vom 1. August d. J., nebst Anmerkungen zu den einzelnen Paragraphen), der zweite Abschnitt: die Vorschriften über die sonstigen explosiven und denselben ähnlichen Gegenstände, der dritte Abschnitt: den Einführungserlass zu obiger Verordnung, der vierte Abschnitt: die betreffenden internationalen Vereinbarungen, sowohl diejenigen des Berner Uebereinkommens, als die mit Deutschland getroffenen. Der fünfte Abschnitt endlich gibt: A. eine Uebersicht der Oesterreichischen Verordnungen über die zum Eisenbahntransport zugelassenen konzessionirten

Sprengmittel, B. ein vergleichendes Verzeichniss der den Transport explosiver Gegenstände behandelnden Stellen der Anlage B zum Betriebsreglement, der Anlage 1 zum Internationalen Uebereinkommen, der Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Vereinbarung und des Berner Entwurfs einer solchen zwischen diesen Staaten, der Schweiz und den Niederlanden.

Nur wer, wie der Verfasser, bei Ordnung dieser überaus schwierigen Materien selbstthätig mitgewirkt hat, ist imstande, den Gegenstand so vollständig und zugleich so lichtvoll und allgemein fasslich darzustellen. Für den Deutschen Eisenbahnfachmann und Geschäftstreibenden haben diese Mittheilungen schon deshalb ein besonderes Interesse, weil in dem am 1. Oktober d. J. in Kraft getretenen Nachtrag II zu der bezüglichen Vereinbarung zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn (Reichs-Gesetzblatt Nr. 32) unter XXXVI E. auch für den betreffenden internationalen Transport, soweit er sich in Oesterreich und Ungarn bewegt, in verschiedener Hinsicht auf die mehrerwähnten Ministerialverordnungen vom 1. August d. J. Bezug genommen ist.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, Wirkliche Geheime Ober-Baurath Wex, und der Geheime Regierungsrath Hasse zu Berlin sind am 1. d. Mts. in den Ruhestand getreten.

Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Jeran in Bromberg ist unter Versetzung nach Hirschberg die Stelle des Vorstehers der Eisenbahn-Bauinspektion daselbst verliehen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn). In der in Nummer 74 vom 23. September 1893 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen erschienenen Kundmachung, betreffend: „Einführung neuer Tarifhefte“ soll es unter den „Amtlichen Kundmachungen“ Seite II in der dritten Zeile des Alinea 2 exklusive statt inklusive heissen.

Wien, 30. September 1893. (2142)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens des Verbandes.

2. Eröffnung von Strecken.

Mit dem 15. Oktober d. J. wird der 5 km von Kirchhain und 6,1 km von Cölbe an der Strecke Cassel-Frankfurt a/M. neu errichtete Haltepunkt Anzefahr für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Eine Abfertigung von Reisegepäck findet jedoch nur nach Anzefahr statt, während von diesem Haltepunkte Gepäck nur zur nachträglichen Abfertigung angenommen wird.

Fahrkarten werden ausgegeben zwischen Anzefahr einerseits und Allendorf M. W. B., Borken (Hessen-Nassau), Butzbach, Cassel, Cölbe, Frankfurt a/M. Hptbhf., Friedberg, Friedelhausen, Fritzlar, Fronhausen, Giessen, Guntershausen, Hanau Nordbhf., Kirchhain, Lollar, Marburg, Nauheim Bad, Nieder-Weimar, Neustadt M. W. B., Treysa, Wabern, Wildungen, Wilhelmshöhe und Zimmersrode andererseits.

In Anzefahr werden die Personenzüge anhalten:

a) in der Richtung von Cassel:
Nr. 726 . . 7.11 Vormittags
„ 96 . . 10.55 „
„ 100 . . 3.45 Nachmittags
„ 104 . . 7.07 „

b) in der Richtung nach Cassel:
Nr. 91 . . 9.35 Vormittags
„ 93 . . 1.01 Nachmittags
„ 97 . . 6.09 „
„ 107 . . 8.57 „

Das Nähere ist bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Hannover, den 23. Sept. 1893. (2143)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion zu Berlin sind am 1. d. Mts. eröffnet worden:

1. der an der Strecke Berlin-Stettin belegene Haltepunkt Pankow-Heinersdorf für den Personen- und Gepäckverkehr,
2. die bisher nur dem Wagenladungs-Güterverkehr dienende Station Alt-Mädewitz auch für den Fracht-Stückgut- und Viehverkehr und zwar mit der Beschränkung bis auf weiteres, dass Fracht-Stückgüter nur im Einzelgewicht von höchstens 250 kg zugelassen werden.

Ferner ist am gleichen Tage die für die Station Buch bestehende Beschränkung, dass Sendungen nach derselben nur frankirt, von derselben nur unfrankirt und in beiden Richtungen ohne Nachnahme zur Auflieferung gelangen dürfen, aufgehoben worden.

Die zwischen den Stationen Berlin, Stettiner Bahnhof und Blankenburg bei Berlin gelegene Station Pankow-Schönhausen wird am 15. d. Mts. für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Berlin, den 2. Oktober 1893. (2144)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Mit dem 1. Oktober wird die Station **Thal** der Wutha-Ruhlaer Eisenbahn, welche bisher nur dem Wagenladungs-Güterverkehre diente, auch für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr eröffnet.

Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein, (2145)
Betriebsabtheilung „Thüringen“.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc.-Magdeburg. Am 1. Oktober d. J. tritt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr aus Anlass der Eröffnung der neuen Strecke Dieringhausen rechtsrh. nach Brügge (Eisenbahndirektion Elberfeld) der Nachtrag 7 in Kraft, enthaltend Abänderung des Kilometerzeigers, Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 28. September 1893. (2146)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

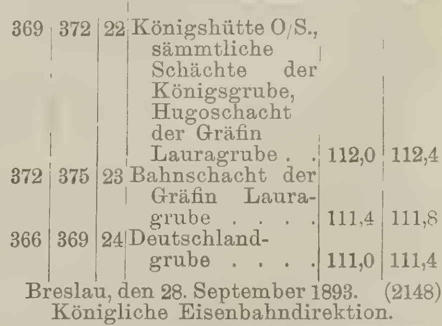
Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. treten die Nachträge VIII zu den Heften A, B und C, sowie Nachtrag VII zum Anhang zu Heft B des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarifs, Theil II vom 1. Juni 1890 in Kraft.

Dieselben enthalten neben Aenderungen und Ergänzungen der Verzeichnisse der Abfertigungsbefugnisse einzelne Stationen, sowie der nicht tarifirten Belgischen Stationen direkte Stationstarifsätze für den Verkehr mit Welkenraedt (loco), Station der Belgischen Staatseisenbahnen, unter Aufhebung der für dieselbe bisher vorgesehenen Gleichstellung mit Station Welkenraedt (Vieille Montagne), Einbeziehung von Stationen (Station Caternberg, sowie Stationen der Linie Rheine-Emden und der Ostfriesischen Küstenbahn) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) in die allgemeinen Tariftabellen und die Ausnahmetarife 1—5, Aufnahme der Stationen Aywille, Florenville und Virton-St. Mard der Belgischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw., Ergänzung des Waarenverzeichnisses zu dem letzteren durch Aufnahme des Artikels „Braunstein (Manganerz)“, Aenderungen von Stationsnamen und Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 27. September 1893. (2147)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien. In dem vom 1. November d. J. ab gültigen Nachtrag I zum Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien haben auf Seite 5 betreffs der unter lfd. Nr. 22—24 aufgeführten Stationen und Gruben die letzten 5 Zeilen wie folgt zu lauten:



Gruppe A km	Gruppe B km	lfd. Nr.	Im Verkehr von	Gruppe A für 100 kg in Hellern	Gruppe B für 100 kg in Hellern
369	372	22	Königshütte O/S., sämmtliche Schächte der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube . .	112,0	112,4
372	375	23	Bahnschacht der Gräfin Lauragrube	111,4	111,8
366	369	24	Deutschlandgrube	111,0	111,4

Breslau, den 28. September 1893. (2148)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 1. Oktober l. J. tritt zum Theil II Heft Nr. 7 für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) und den Stationen der Prinz Heinrichbahn vom 1. März 1890 der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält u. a. die Aufnahme der Stationen Höhr-Grenzhausen, Coesfeld Staatsbahnhof und Gronau M. E., der beiden letzten Stationen mit Frachtsätzen für Güter des Spezialtarifs III, in den Verkehr.

Der Nachtrag wird an die Besitzer des Haupttarifs kostenfrei abgegeben.
Köln, den 27. September 1893. (2149)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Ausnahmetarif für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie für Ruhrkoks. Am 1. Oktober d. J. erscheint der Nachtrag VII, welcher eine anderweite Fassung der Vorbemerkungen und Berichtigungen enthält.
Köln, den 27. September 1893. (2150)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Station Asperden der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn in den am gleichen Tage neu erscheinenden Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Verkehr der westlichen Staatseisenbahnen etc. einbezogen.
Elberfeld, den 28. September 1893. 2151)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Am 1. k. Mts. wird zu dem Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. Januar 1892 der Nachtrag V herausgegeben, welcher u. a. Frachtsätze für die Stationen Gummersbach, Kierspe, Marienheide, Meinerzhagen, Oberbrügge und Vollme des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld sowie ermässigte Frachtsätze für die Stationen Derschlag, Dieringhausen, Donrath, Engelskirchen, Niedersessmar und Ründeroth des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) enthält.
Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.
Elberfeld, den 28. September 1893. (2152)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (linksrh.). Vom 1. Oktober d. J. ab treten im Verkehre zwischen den Stationen Frankfurt a/M. und Sachsenhausen, Hanau und Höchst a/M. der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. und den Stationen Köln Ehrenfeld, Köln Eilgutabfertigung, Köln Gereon, Köln Longerich, Köln Nippes alter Bahnhof, Köln Nippes Hauptwerkstätte, Köln Rheinstation, Köln Süd, Köln Thürmchen und Lommersweiler theilweise veränderte Entfernungen bezw. Frachtsätze in Kraft. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 15. November 1893 bestehen.
Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen. (2153)
Frankfurt a/M., den 28. September 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch.) Am 1. Oktober d. J. erscheint der Nachtrag XI zum Gütertarif (Theil II), welcher u. a. anderweite Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen der Strecke Donrath-Derschlag enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist.
Köln, den 28. September 1893. (2154)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Ausnahmetarif für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb. Am 1. Oktober d. J. erscheint der Nachtrag V, welcher anderweite Frachtsätze für Eisenerz usw. von verschiedenen Stationen sowie Berichtigungen enthält. Soweit Frachterhöhungen eintreten, kommen die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 14. November d. J. in Anwendung.
Köln, den 27. September 1893. (2155)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) - Bromberg etc. Am 1. Oktober d. J. treten anderweite, ermässigte Tarifentfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecke Donrath - Derschlag des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in Kraft, welche bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren sind.
Köln, den 28. September 1893. (2156)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Nord - Ostsee - Eisenbahnverband. Mit dem 1. Oktober d. J. tritt zum Nord-Ostsee - Verbands - Gütertarif der Nachtrag V in Kraft, durch welchen u. a. direkte Frachtsätze für die in den Verband einbezogenen Stationen Alt-Rahlstedt der Lübeck-Büchener und Bönningstedt der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn zur Einführung gelangen und die Entfernungen für die Stationen Ellerau und Ulzburg der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn durchweg um 1 km erhöht werden.
Die letzteren erhöhten Entfernungen treten jedoch mit Rücksicht auf die eintretende Frachterhöhung erst mit dem 1. Januar 1894 in Wirksamkeit.
Der Nachtrag ist, soweit der Vorrath reicht, bei den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.
Altona, den 28. September 1893. (2157)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. werden die an der Bayerischen Staats-Lokalbahnstrecke Neustadt a. d. S.-Königshofen i. Gr. gelegenen Stationen Grosseibstadt, Hollstadt, Kleineibstadt, Königshofen im Grabfeld, Saal a. d. S. und Wülfershausen in den Magdeburg-Bayerischen Gütertarif einbezogen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft. (2158)
Magdeburg, den 28. September 1893.
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Oktober d. J. wird die Eisenbahn-Theilstrecke Schönholz-Velten der Nebenbahn Schönholz - Cremmen des Direktionsbezirks Berlin nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen werden.
Die Station Schönholz bleibt bis auf weiteres vom Güterverkehr ausgeschlossen.
Die Station Tegel erhält volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.
Die Station Velten erhält Abfertigungsbefugnisse in demselben Umfange wie Tegel, jedoch findet eine Abfertigung von Fahrzeugen von und nach Velten bis auf weiteres nicht statt.
Die Stationen Reinickendorf (Dorf), Heiligensee-Güterstation und Hennigsdorf erhalten nur die Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern.
Direkte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den vorgenannten Stationen des Bezirks Berlin einerseits und sämmtlichen Stationen des Bezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Bahn und Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn andererseits sind bereits in dem Nachtrage 4 zum Gütertarif Bromberg-Berlin enthalten und kommen von demselben Tage ab zur Anwendung.
Auf den Stationen Tegel und Heiligensee-Güterstation können Wagenladungsgüter schon jetzt aufgegeben und abgenommen werden.
Bromberg, den 28. September 1893. (2159)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergischer Lokalgütertarif. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. an gelangt der Nachtrag II zum Lokalgütertarif zur Einführung.
Derselbe enthält unter Aufhebung der Frachtsätze für die Stationen der Theilstrecke Reutlingen-Honau den Tarif für die Nebenbahn Reutlingen-Münsingen.
Stuttgart, den 26. Sept. 1893. (2160)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc. -Erfurt und anschliessende Privatbahnen. Am 1. Oktober d. J. kommt der Nachtrag XII zur Einführung, enthaltend u. a. anderweite bezw. neue Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Köln (rechtsrh.) und Erfurt.
Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.
Köln, den 29. September 1893. (2161)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Oldenburgische Staatsbahn. Mit dem 1. Oktober d. J. treten für den Verkehr zwischen den Stationen Derschlag, Dieringhausen, Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Niedersessmar, Overath, Ründeroth und Wahlscheid des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) einerseits und den Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits anderweite, zum Theil niedrigere Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.
Das Weitere ist bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren. (2162B)
Oldenburg, den 29. September 1893.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. kommen der Nachtrag VII zum gemeinschaftlichen Tarifhefte, die Nachträge VI zu den Heften 1—3, ferner der Nachtrag IX zum Ausnahmetarif für Holz zur Einführung, enthaltend unter anderen Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Bayerische und Rheinisch-Westfälische etc. Stationen, sowie sonstige Tarifergänzungen und Aenderungen. Soweit Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 15. November d. J. in Geltung. Die in den Nachträgen enthaltenen Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Eger, Hof, Franzensbad, Lichtenfels, Meiningen und Gemünden gelten gleichmässig auch für die betreffenden Stationen der Sächsischen Staatsbahn, der Werrabahn und des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M., soweit für dieselben schon direkte Frachtsätze bestehen.
Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.
Köln, den 28. September 1893. (2163)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Berlin - Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 15. Oktober d. J. gelangt der

Nachtrag IV zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung, welcher neben einigen schon vorher eingeführten und veröffentlichten Maassnahmen, Aenderungen und Berichtigungen der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften sowie neue Entfernungen für die Stationen Dornberg, Gross-Gorau, Mettenheim und Hainstadt enthält. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, woselbst auch der Nachtrag erhältlich ist.

Erfurt, den 28. September 1893. (2164)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 1 und 2 betr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Station Massing der Bayerischen Staatsbahnen in die Ausnahmetarife für Stammholz — Tarifheft 1 (Nr. 5), Tarifheft 2 (Nr. 4) — einbezogen.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Dresden, am 30. September 1893. (2165)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 15. Oktober d. J. treten die Nachträge X zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs und der Nachtrag VII zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft.

Die Nachträge X enthalten neben verschiedenen, von den Landesaufsichtsbehörden genehmigten Aenderungen und Ergänzungen des Vorworts und der besonderen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Dölau der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie einige bereits veröffentlichte Aenderungen und Ergänzungen von Ausnahmetarifen. Der Nachtrag X zum Heft 1 enthält ausserdem Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Pankow-Rangirbahnhof und mit den an der Neubaustrecke Schönholz-Cremmen gelegenen Stationen Cremmen, Heiligensee-Güterstation, Hennigsdorf, Reinickendorf (Dorf), Schönholz, Schwante, Tegel, Vehlefanz und Velten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Die Eröffnung dieser Verkehrsstellen wird s. Zt. besonders bekannt gemacht werden.

Im Nachtrag VII befinden sich Frachtsätze für die Beförderung lebender Thiere usw. zwischen den Stationen Drossen und Letschin des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einerseits und einigen Sächsischen Stationen andererseits.

Abdrücke der vorbezeichneten Nachträge sind bei den betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, am 28. September 1893. (2166)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Oktober l. J. wird für den Thierverkehr zwischen den Badischen Stationen Königshofen, Lauda, Mergentheim und Tauberbischofsheim einerseits und Hanau Ostbahnhof und Westbahnhof, Station der Hessischen Ludwigsbahn, andererseits (Heft 6 des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Thieren und Fahrzeugen zwischen Baden und Hessen) der Weg über Wertheim-Aschaffenburg einbezogen.

Karlsruhe, den 29. September 1893. (2167)
Namens des Verbandes: Generaldirektion.

Gütertarif Berlin-Magdeburg und anschliessende Privateisenbahnen. Die durch Nachtrag 8 zum obengenannten Gütertarif in den direkten Verkehr einbezogene Station Pankow-Rangirbahnhof des Direktionsbezirks Berlin erhält die Bezeichnung Pankow-Schönhausen. Die Eröffnung dieser nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichteten Station erfolgt am 15. Oktober d. J.

Magdeburg, den 30. Sept. 1893. (2168)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Die Frachtsätze für die Beförderung von Holzbaumaterial und Schwellen von den auf Seite 16 des Nachtrages 4 zum Preuss.-Russischen Verbandtarif vom 1. November 1888 aufgeführten Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Prostken transito, sowie die für die gleichen Stationen in dem direkten Spezialtarif 2 für Holzbaumaterial und Schwellen von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Königsberg, Pillau, Memel und Elbing (Seite 2 des Nachtrages 4 zum Preuss.-Russischen Verandtarif) aufgeführten Frachtsätze werden vom 1./13. November d. J. um 1,21 R. bis 2,48 R. für den Wagen mit 10 000 kg erhöht. Die neuen Frachtsätze sind auf den genannten Deutschen Stationen und in unserm Tarifbüreau zu erfahren.

Direktion. (2169H&V)

Rheinischer Nachbar-Güter- und Kohlenverkehr. Am 1. Oktober d. J. erscheint je ein Nachtrag XII bezw. IX, X und XIII zu den Heften 2—5 des Gütertarifs, sowie je ein Nachtrag X, XI, XII bezw. VII zu den Kohlen-Ausnahmetarifen.

Die Nachträge enthalten u. a. neue bezw. anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Kölner Bahnhöfe des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) sowie für verschiedene andere Stationsverbindungen.

Soweit durch die neuen Frachtsätze und Entfernungen für die Kölner Bahnhöfe und durch die Aufhebung der Kohlenfrachtsätze von Station Ruhrort Rhein Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis einschl. zum 14. November 1893 in Kraft.

Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 27. September 1893. (2170)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Am 1. Oktober 1893 tritt zu dem Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Verkehr zwischen Stationen des Bezirks Bromberg einerseits und Stationen der westlichen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. August 1889 der fünfte Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger Frachtsätze für neu einbezogene Stationen der Direktionsbezirke Altona, Bromberg, Hannover, Köln (lksrh.), ferner anderweite ermässigte Frachtsätze für einzelne Stationen des Bezirks Bromberg und für Station Siegen des Bezirks Elberfeld, sowie neue Frachtsätze an Stelle der bisherigen im Verkehr mit den Stationen des Bezirks Magdeburg.

Druckstücke des Nachtrags sind durch die Fahrkarten-Ausgabestellen zu beziehen.

Bromberg, den 25. Sept. 1893. (2171)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Für die vom 1. Oktober d. J. ab im Binnenverkehr der diesseitigen Verwaltung zur Ausgabe gelangenden Rückfahrkarten und Vogesen-Rundreisekarten beträgt (mit Genehmigung unserer vorgesetzten Behörde) die Gültigkeitsdauer zehn Tage einschliesslich des Lösungstages. Die Gültigkeitsdauer erlischt um Mitternacht des zehnten Tages. Eine Verlängerung derselben durch Sonn- und Feiertage ist ausgeschlossen.

Die gleichen Bestimmungen finden vom genannten Zeitpunkte an Anwendung auf den direkten Personenverkehr (auch Rundreiseverkehr) zwischen unseren Stationen einerseits und den Stationen der Pfälzischen Bahnen, der Königlich Württembergischen und der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen mit Ausnahme der Rückfahrkarten zwischen

a) Strassburg-Neudorf-Kehl,
b) Neubreisach Bahnhof-Altbreisach,
c) Banzenheim-Neuenburg,
d) Hüningen-Leopoldshöhe

und der Rückfahrkarten zwischen diesseitigen und Pfälzischen Stationen, wenn der Reiseweg über Strecken des Königl. Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) führt. In allen diesen Fällen bleibt die seitherige Gültigkeitsdauer bestehen.

Im Verkehre mit den oben nicht genannten Bahnen verbleibt es bei den seitherigen Bestimmungen; indessen werden alle Rückfahrkarten und Rundreisekarten, welche eine geringere als 10 tägige Gültigkeitsdauer besitzen, auf den diesseitigen Linien bis Mitternacht des 10. Tages als gültige Fahrtausweise zugelassen.

Auf Fahrkarten, welche vor dem 1. Oktober d. J. verausgabt werden, findet die neue Bestimmung keine Anwendung.

Strassburg, den 28. Septbr. 1893. (2172)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

5. Verdingungen.

Lieferung von Weichenmaterialien und Herzstücken. Die Lieferung der im laufenden und künftigen Rechnungsjahre erforderlichen:

a) 595 Stück Herz- und Kreuzungsstücke etc. und
30 Stück einzelnen Spitzen und 15 einzelnen Radlenker zu Doppelherzstücken,
b) 1 600 Stück Laschen für Herzstücke,
c) 50 „ Radlenker,
d) 170 „ Weichen-Unterlagsplatten,
e) 30 000 Stück Schrauben, 1 919 Stück Unterlagsplatten und
23 100 Stück Klemmplatten, Unterlags- und Neigungsplättchen

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen, Zeichnungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare, für die Materialien unter a) bis e) je getrennt, liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauerufer-strasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben unter Angabe obiger Buchstaben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von je 75 ₰ für jedes Bedingungsheft der unter b), c) und d) und von je 2 ℳ für jedes Bedingungsheft der unter a) und e) aufgeführten Materialien bezogen werden.

Die an das vorbezeichnete Büreau einzusendenden Angebote werden in den vor demselben

am 18. und 19. Oktober 1893, Vormittags 11 Uhr,

stattfindenden Terminen eröffnet. Näheres besagen die Angebotsformulare.

Der Zuschlag erfolgt bis zum

4. November 1893 einschliesslich.

Magdeburg, den 28. Septbr. 1893. (2173)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle, als: Dreh- und Hobelspähne von Schweisseisen und Stahl, alte Schienen und Weichentheile, Gusseisen, Radreifen, Schweiss- und Flusseisen usw. sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Materialienbüreau, Rosenstrasse hierselbst, eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:

„Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“

bis zum 26. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Käufer.

Oldenburg, den 28. Sept. 1893. (2174B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft. In der ausserordentlichen Genossenschaftsversammlung am 21. September d. J. ist an Stelle des ausscheidenden Regierungs- und Bauraths a. D. Textor zu Lübeck der Regierungsassessor a. D. von Alvensleben, ständiger Hilfsarbeiter der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu Lübeck zum stellvertretenden Vorstandsmitgliede erwählt worden.

Lübeck, den 30. September 1893. (2175)
Der Vorstand
der Privatbahn-Berufsgenossenschaft.
Textor.

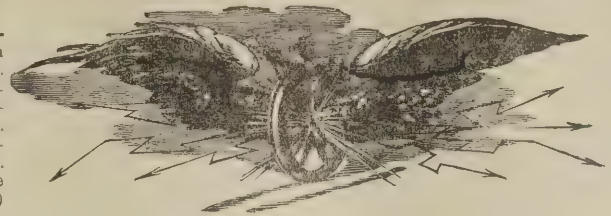
II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 78. **Zeitung des Vereins** 1893.



Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 7. Oktober 1893.

Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Zu dem vom 1. Januar d. J. ab gültigen Vereins-Betriebsreglement ist von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins der I. Nachtrag ausgegeben worden. Dieser Nachtrag, welcher mit dem Tage der Ausgabe in Wirksamkeit tritt, wird in derselben Weise, wie dies seiner Zeit mit dem Vereins-Betriebsreglement geschehen ist (siehe die Nummern 95—100 des Jahrgangs 1892), als Beilage unserer Zeitung veröffentlicht, und liegt der heutigen Nummer der 1. Bogen des Nachtrags bei.

Die in Nr. 48 S. 465 des laufenden Jahrgangs unserer Zeitung veröffentlichten Vereinbarungen erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns bezw. Luxemburgs sind in den I. Nachtrag aufgenommen worden.

Inhalt:

Erfahrungen, welche bei den Uebungen und Versuchen der Preuss. Eisenbahnbrigade im Bau und Betrieb schmalspuriger Bahnen von 60 cm Spurweite gemacht sind.

Die seit einer Reihe von Jahren seitens der Eisenbahntruppen im Bau und Betrieb schmalspuriger Feldbahnen von 60 cm Spurweite angestellten Versuche haben die Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit dieser Bahnen sowohl für den Güter-, als auch für den Personenverkehr dargethan.

Es ist nicht zu verkennen, dass bezüglich der Bauart von Feldbahnen für militärische Zwecke andere Gesichtspunkte maassgebend sind, als bei denjenigen für gewerbliche. Während bei letzteren die Rentabilität der Bahn die Hauptrolle spielt, ist bei ersteren die schnelle Herstellung der ausschlaggebende Faktor; hier sind daher grösste Einfachheit und Leichtigkeit des Materials geboten, während bei Feldbahnen für gewerbliche Zwecke die besonderen örtlichen und die Verkehrsverhältnisse auf die Gestaltung des Materials bestimmend einwirken. Für die Anlage von Kleinbahnen mit geringem Verkehr weisen aber auch die Billigkeitsrücksichten auf möglichste Leichtigkeit des Materials, auf eine leicht dem Gelände anzupassende Trassirung, auf einen billigen ohne grosse Erdarbeiten herzustellenden Unterbau hin, es decken sich daher in gewisser Hinsicht die an beide Arten von Bahnen zu stellenden Anforderungen.

Die Spurweite.

Die Brauchbarkeit und Nützlichkeit der gewählten Spurweite von 60 cm hat sich vollkommen erwiesen. Die Betriebssicherheit der militärischen Feldbahnen, welche nach oberflächlicher Trassirung auf nur nothwendig planirtem Unterbau, ohne Kiesbettung mit wechselnden Gefällen, wie sie das Gelände eben bot, verlegt wurden, war eine vollständig hinreichende.

Als wesentlichste Vortheile der 60 cm Spur — abgesehen von allen finanziellen Rücksichten — sind hervorzuheben:

Die Benutzung auch schmaler Wege ohne Störung des

sonstigen Verkehrs, die grössere Biegsamkeit der Trasse, die Zulässigkeit des Befahrens steilerer Krümmungen, die Möglichkeit des Anschmiegens an die Höhenlinien des Geländes und an vorhandene Wegenetze, sowie die Herstellung von Anschlüssen an industrielle und landwirthschaftliche Etablissements mit verhältnissmässig geringen Anlage- und Betriebskosten.

Trassirung und Profilirung.

Als zulässig kleinster Radius für den Lokomotivbetrieb hat sich bei den Versuchen ein solcher von 30 m ergeben. Steilere Krümmungen bedingen komplizirtere Konstruktion der Lokomotiven und beeinträchtigen die Leistungsfähigkeit derselben; die noch zulässigen Radstände verursachen alsdann zu starke Reibungen in den Kurven.

Der Radstand des Wagenmaterials ist so bemessen, dass Krümmungen bis zu 10 m Radius durchfahren werden können. Hierin liegt für Kleinbahnen ein wesentlicher Vortheil, indem die Wagen direkt auf die flüchtig verlegten Geleise von landwirthschaftlichen und industriellen Etablissements an jeder Stelle des Bahnstranges mit Hilfe von Kletterweichen überführt werden können.

Unter der Annahme, dass eine durchschnittliche Zuglast von 60 000—70 000 kg mit der Lokomotive befördert werden soll, ergaben sich folgende Gesichtspunkte für die Profilirung der Bahnen:

Steigungen, welche flacher sind, als 1 : 50, sind für den Betrieb in keiner Weise hinderlich und können, wenn geboten, ohne weiteres eingelegt werden. Steigungen, steiler als 1 : 40, sind im Interesse eines regelmässigen und möglichst ergiebigen Betriebs, wenn irgend angängig, zu vermeiden oder durch Erdarbeit zu mildern. Bei Steigungen zwischen 1 : 40 und 1 : 50 müssen, wenn sie länger sind als 400—500 m, horizontale Strecken von mindestens doppelter Zuglänge eingeschaltet werden.

Auch steilere Steigungen bis 1 : 25 können, wenn sie eine entsprechende Länge (bei 1 : 40 = 300; 1 : 30 = 200; 1 : 25 = 100 m) nicht überschreiten, von dem in der Fahrt befindlichen Zuge und der oben angegebenen Zuglast ohne Vorspannmaschine überwunden werden; noch steilere Steigungen bis 1 : 18 nur, wenn die Maschine vorher entsprechenden Anlauf nehmen kann und wenn die Steigung nicht länger ist, als die Länge des Zuges.

Allzu scharfe Gefällwechsel sind zu vermeiden oder möglichst auszugleichen.

Die steileren Steigungen sind, wenn irgend möglich, in gerader Linie zu führen. Krümmungen mit Halbmesser unter 200 m dürfen in Steigungen, welche steiler sind als 1 : 60, sowie unmittelbar unter- oder oberhalb einer solchen Steigung nicht angeordnet werden.

Herstellung des Unterbaues.

Ein guter solider Unterbau mit Kiesbettung ist sowohl im Interesse der Betriebssicherheit und der Leistungsfähigkeit, wie auch im Hinblick auf die Unterhaltungskosten dringend zu empfehlen.

Die Anschüttungen müssen genügende Kronenbreite haben, um ein einseitiges Versacken der Geleise zu verhindern. Auf sorgfältige Abwässerung des Planums ist schon bei der Absteckung Bedacht zu nehmen.

Wo es möglich ist, das vorhandene Wegenetz zu benutzen, wird dies natürlich im Interesse der Kostenersparniss zu empfehlen sein.

Geleise.

Die gemachten Erfahrungen haben zu folgenden Festsetzungen geführt:

1. Um noch einen einigermaassen ergiebigen und leistungsfähigen Lokomotivbetrieb durchführen zu können, müssen die breitbasigen Schienen mindestens 9,5 kg für das laufende Meter schwer sein. Für dieses Gewicht ist eine 70 mm hohe Schiene mit starkem Kopf und breiter Lauffläche am günstigsten.
2. Die Auseinanderstellung der Schwellen darf nicht über 65—75 cm betragen. Die Breite der Schwellen wird zweckmässig auf 140—160 mm bemessen, ihre Länge nicht unter 1,20 m.
3. Die Stossverbindung muss kräftig und fest sein, am besten sind feste Flach- oder Winkellaschen mit 4 Bolzen und schwebendem Stoss.
4. Als zweckmässige Länge der Schienen kann eine solche von 5 m angesehen werden.

Ein hiernach konstruirtes Geleis, in guter Kiesbettung verlegt, wird die Verwendung genügend leistungsfähiger Maschinen und Wagen, wie sie im allgemeinen bei Kleinbahnen mit geringem Verkehr und nicht zu schweren Zügen vorkommen, garantiren. Werden höhere Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Bahn gestellt oder befinden sich zahlreichere und stärkere Steigungen in der Linie, so muss natürlich das Schienenprofil entsprechend verstärkt werden.

Die Frage, ob hölzerne oder eiserne Schwellen zweckmässiger zu verwenden sind, wird nach dem Kostenpunkte und den jedesmaligen besonderen Verhältnissen der Bahnanlage zu beantworten sein; für die Leistungsfähigkeit ist diese Frage ohne Bedeutung.

Das rollende Material.

a) Lokomotiven.

Die Anforderung, bei möglichst geringem Raddruck für das schwache Gestänge verhältnissmässig grosse Leistungsfähigkeit zu erzielen, wies auf die Einführung von 6 achsigen Doppelmaschinen, sogenannten „Zwillingslokomotiven", hin, welche sich bereits bei verschiedenen Bahnen, besonders auch bei der 76 cm-spurigen Bosnabahn Brod-Serajewo mit bedeutendem Güter- und Personenverkehr bewährt hatten.

Die von der Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München konstruirten Maschinen zeichneten sich bei den Uebungen der Eisenbahnbrigade durch grosse Biegsamkeit, verbunden mit leichtem Lauf, auch in den steilsten Krümmungen und bei Gefällwechsel, ferner durch tiefe Schwerpunktslage, Einfachheit der Führung und Bedienung und durch Dauerhaftigkeit aus.

Die Kessel der Maschine sind auf 20 Atmosphären geprüft; der höchste zulässige Dampfdruck auf der Fahrt ist auf 15 Atmosphären festgesetzt. Das Dienstgewicht beträgt 15 000 kg, die Zugkraft 2 000 kg. Als Zugleistungen sind die folgenden erprobt worden:

1. auf Strecken mit Steigungen bis zu 1 : 100 — 110 000 bis 120 000 kg;
2. auf Strecken mit Steigungen bis zu 1 : 50 — 60 000 bis 70 000 kg;
3. auf Strecken mit Steigungen bis zu 1 : 40 — 50 000 bis 55 000 kg;
4. auf Strecken mit Steigungen bis zu 1 : 30 — 35 000 bis 40 000 kg;
5. auf Strecken mit Steigungen bis zu 1 : 25 — 28 000 bis 30 000 kg.

Der Lokomotivführer kann die Leistungen durch geschicktes Manipuliren, z. B. durch Anlaufnehmen und Erhöhen des Dampfdruckes, nicht unwesentlich steigern.

Je nach der Zugbelastung, den Steigungsverhältnissen und der Fahrgeschwindigkeit beträgt der Kohlenverbrauch für die Dienststunde 125 bis 200 kg, der Wasserverbrauch 600 bis 900 l. Die Maschinen können mit dem in den eigenen Behältern mitgeführten Wasser- und Kohlenvorrath 2 bis $2^1/_2$ Stunden laufen, sodass die Mitführung eines Tenders entbehrlich wird. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit ist zu 15 km anzunehmen, für gutliegende Bahnen wird sie jedoch unbedenklich gesteigert werden können.

Die Maschinen sind mit Elevatoren versehen, sodass die Wasserentnahme aus niedrig gelegenen Behältern oder natür-

lichen Wasserläufen erfolgen kann und hoch gelegene Wasserreservoirs mit Pumpwerken nicht erforderlich sind.

b) Wagen.

Als Wagenkonstruktion hat sich das Trucksystem bewährt. Auf den beiden vierräderigen Unterwagen ruht ein abnehmbarer und zerlegbarer Kastenaufsatz, sodass die Unterwagen auch allein, mit Drehschemeln zum Transport von Langholz, eisernen Trägern usw. verwendet werden können. Die Kastenwagen haben eine Tragfähigkeit von 5 000 kg und ein Fassungsvermögen von etwa 6,3 cbm; hierdurch ist es ermöglicht, ihre Tragfähigkeit auch bei leichteren sperrigen Gütern meist voll auszunutzen.

Im besonderen haben sich folgende Einrichtungen als zweckmässig erwiesen:

„Kräftige elastische Zug- und Stossvorrichtungen mit Balancier- und centralen Buffern von cylindrischer Form; gut abgefederte Achsen mit einflanschigen Rädern; aufrechtstehende Spindelbremse mit nachstellbaren und in gleicher Richtung angezogenen Bremsklötzen und kräftige, schmierbare Pivotirung.

Diese Einrichtungen erhöhen zwar den Preis der Wagen, sie verbürgen aber eine gleichmässig ruhige Fahrt, verringern dadurch den Zugwiderstand und vermehren also die Leistung der Maschinen; der Kohlenverbrauch verringert sich, die Abnutzung von rollendem und Geleismaterial wird vermindert, die Betriebssicherheit erhöht: Vortheile, welche die Mehrausgabe reichlich aufwiegen und die gerade für den Betrieb von Kleinbahnen beachtenswerth sein dürften.

Als zweckmässigster Raddurchmesser wurde ein solcher von 45 cm festgesetzt und als Radstand 70 cm angenommen.

Die Frage „ob Ein- oder Zweiflansch“, ist für Maschinenbetrieb zu Gunsten des ersteren entschieden. Bei genügend starkem Gestänge bietet ein gut gefedertes einflanschiges Rad eine grössere Sicherheit gegen Entgleisung, als ein ungefedertes zweiflanschiges; das letztere ist nur da am Platz, wo das Gestänge für die rollende Last zu schwach ist, sodass es unter der Last nach beiden Seiten ausbiegt. Ferner hat das doppelflanschige Rad den Nachtheil, dass es durch die Reibung der Spurkränze die Zugwiderstände erhöht, also die Leistungsfähigkeit der Maschinen vermindert, dass es nur das Befahren von Schienen mit bestimmter Kopfbreite gestattet und dass es eine gute und betriebssichere Konstruktion von Weichen und Kreuzungen wesentlich erschwert.

Die Möglichkeit und Zulässigkeit des Personenverkehrs auf der 60 cm-Spur ist durch praktische Versuche dargethan. Der Versuchswagen, nach Art der Pferdebahnwagen mit Längssitzen für 20 Personen konstruirt, ruht auf zwei gewöhnlichen Drehgestellen, welche, um die Schwankungen des an und für sich steifen und unnachgiebigen Kastens auszugleichen, mit einer Wiegevorrichtung versehen sind. Die Fahrt dieses Probewagens ist — selbst bei mangelhafter Geleislage — durchaus ruhig und glatt.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 23,482 km lange Strecke Honau - Münsingen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, deren Eröffnung am 1. d. Mts. erfolgte, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3065 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 3082 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 3106 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend das Protokoll der am 19./20. September d. J. in Würzburg abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 5. d. Mts.). (Die nächste Sitzung findet im Juni 1894 in Salzburg statt.)

Nr. 3150 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zu dem I. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 5.—7. d. Mts.).

Nr. 3156 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verwaltungsangelegenheiten (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Eisenbahnvoranschlag des Ungarischen Handelsministeriums für das Jahr 1894.

Es ist nur ein mässiger Ueberschuss, welchen der dem Ungarischen Abgeordnetenhause vorgelegte Staatsvoranschlag für 1894 ausweist; die peinliche Gewissenhaftigkeit, mit welcher die einzelnen Positionen desselben zusammengestellt wurden, sprechen aber dafür, dass dieser Ueberschuss, wie dies aus den staatsfinanziellen Ergebnissen des Jahres 1892 erhellt, sich weit höher beziffern wird. Andererseits figuriren unter den Ausgaben sehr bedeutende Investitionen, welche eigentlich produktive Kapitalsanlagen sind, und gibt das Ganze ein anschauliches Bild der fortschreitenden Prosperität auf allen wirthschaftlichen Gebieten Ungarns. Rücksichtlich des Eisenbahnpräliminares sind folgende Posten hervorzuheben und zwar als Einnahmen: der Staatseisenbahnen . . . 75 200 000 fl.
deren Maschinenfabrik . . . . 905 000 „
als Auslagen für Eisenbahn-Garantievorschüsse 644 657 „

Hierbei wird bemerkt, dass das Erforderniss der durch Verstaatlichung der Eisenbahnen übernommenen Schulden infolge der Umwandlung um . . . . 7 648491 fl.
abnimmt. Gleichfalls eine Abnahme von . . . . 108 751 „
weist das Erforderniss der Zinsengarantie infolge der steigenden Einnahmen der Kaschau-Oderberger Bahn aus. An Investitionen ist eine Erhöhung gegen das Vorjahr veranschlagt und zwar für die Vorbereitungsarbeiten des Gymas-Palánkaer Eisenbahnanschlusses . . . . 80 000 fl.
für anderweiten Bedarf, insbesondere zur Beschaffung der Fahrbetriebsmittel . . . . . . 777 320 „

Ueberdies sind bedeutende Beträge für Strassen, Brücken, die Arbeiten am Eisernen Thore, die Erweiterung des Fiumaner Hafens, für Flussschifffahrt, dann für Post-, Telegraphen- und Telephonanlagen eingestellt, welche sämmtlich mittelbar dem Eisenbahnverkehr zu Gute kommen.

Die Schaffung eines neuen Lokaleisenbahn-Gesetzes in Oesterreich.

Mit Rücksicht auf den Ende dieses Jahres eintretenden Ablauf des derzeitigen Lokaleisenbahn-Gesetzes ist, wie s. Z. auch in dieser Zeitung berichtet wurde, der Verband der Oesterreichischen Lokalbahnen vom Handelsminister eingeladen worden, seine Ansichten und Vorschläge in betreff des neuen Lokalbahngesetzes vorzulegen. Der Verband hat dem Handelsministerium diese Vorschläge unterbreitet und begründet. In dieser Eingabe wird nach einer Definition des Begriffes „Lokalbahnen“ (Bahnen unterer Ordnung) der Unterschied zwischen diesen und den Bahnen unterster Ordnung (Tertiärbahnen) dargelegt und eine besondere gesetzliche Regelung derselben angeregt. Hinsichtlich Steuern, Stempel und Gebühren soll in dem Gesetz zum Ausdruck kommen, dass diese Begünstigungen jeder Lokalbahn von vornherein unbedingt zugestanden werden, weil die erwähnte Bestimmung für das Lokalbahnwesen nur dann als wirklich fördernd bezeichnet werden könne, wenn jedermann schon von vornherein den Umfang der Begünstigungen kennt, auf die er unbedingt rechnen kann. Der Verband schlägt dann eine Reihe weiterer Begünstigungen vor, von denen einige unter allen Umständen dauernd, andere hingegen zeitweilig, d. h. insolange und insoweit gewährt werden können, als die eigenen Erträgnisse der Lokalbahnen zur 5 % Verzinsung und planmässigen Tilgung des genehmigten Anlagekapitals nicht ausreichen. Die Lokalbahnen dürften ferner seitens der Staatsverwaltung nicht jederzeit, sondern erst nach Ablauf von 20 Jahren eingelöst werden, weil es als eine für den Konzessionswerber geradezu abschreckend wirkende Bestimmung anzusehen ist, wenn es der Regierung freistehen soll, die Bahn wann immer einzulösen. In betreff der Benutzung der Reichsstrassen müssten

besondere Bestimmungen getroffen werden, welche Erleichterungen gegenüber den gegenwärtigen Verhältnissen enthalten. Schliesslich formulirt der Verband noch eine Reihe von besonderen Wünschen. Jene allgemeiner Natur lauten: 1. auf Errichtung einer allgemeinen Abtheilung für das Lokal-, Strassenbahn- und Tertiärbahnwesen bei der obersten Eisenbahnbehörde; 2. eine umfassende Revision, eventuell Aufhebung der gegenwärtig bei Lokalbahnen in Anwendung stehenden Normen der Hauptbahnen; 3. Enthebung der Lokalbahnen von den zahlreichen regelmässigen Eingaben und Vorlagen an die Aufsichtsbehörde, soweit dies thunlich ist. Insbesondere gilt dies von den statistischen Nachweisungen. Die speziellen Wünsche betreffen u. a. die Ausdehnung der gewährten Steuerfreiheit auf die Landes- und Gemeindeumlagen. Endlich hätten die sämmtlichen mit dem neuen Gesetze zugestandenen Begünstigungen auch den bereits bestehenden Lokalbahnen unbeschadet etwaiger konzessionsmässig weitergehender Begünstigungen zu statten zu kommen.

Grundsätze für die Einrichtung des Eisenbahnverkehrs in Cholerazeiten.

Das K. K. Handelsministerium hat auf Grund der diesfälligen Erfahrungen und der Verhandlungen der Dresdener internationalen Sanitätskonferenz eine Durchsicht der gegen die Choleragefahr angeordneten Maassnahmen vorgenommen und in Zusammenstellung resp. theilweisen Abänderung derselben „Grundsätze für die Einrichtung des Eisenbahnverkehrs in Cholerazeiten“ herausgegeben, welche nebst 3 Anlagen an Stelle der bisherigen diesbezüglichen Verordnungen in Kraft treten. Diese „Grundzüge“ fassen die umständlichen Vorschriften in 17 Punkten zusammen. Die Anlagen betreffen 1. die Anweisung über die Behandlung der Eisenbahn-Personen- und Schlafwagen bei Choleragefahr; 2. die Behandlung der Schlafwagen und der in denselben befindlichen Ausrüstungsgegenstände; 3. allgemeine Bestimmungen und zwar: a) Anweisung zur Ausführung der Desinfektion bei Cholera, b) Anwendung der Desinfektionsmittel, c) Verhaltungsmaassregeln für das Eisenbahnpersonal bei choleraverdächtigen Erkrankungen auf der Eisenbahnfahrt. Diese grundsätzlichen Bestimmungen sind in Nr. 112 des „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff.“ kundgemacht und sind, mit den übrigens in der Druckerei jenes Blattes erhältlichen Abdrücken, sämmtliche Organe sowohl der Centralleitung für den Verkehrs- und Sanitätsdienst als auch die Organe des exekutiven Dienstes und sämmtliche Bahnärzte, insbesondere die bei Personenzügen verwendeten Zugbegleiter, zur strengsten Darnachachtung zu betheilen, welche letztere die Anlage 3 im Dienste bei sich zu tragen haben.

Instandhaltung der Viehtransportwagen.

Dem K. K. Handelsministerium sind Beschwerden darüber zugekommen, dass einer gründlichen Reinigung und Desinfektion von Viehwagen oft deren defekter Zustand entgegenstehe, indem sich in den Fugen der Fussböden und an anderen schadhaften Stellen Düngerreste ansammeln. Die Bahnverwaltungen wurden deshalb eingeladen, für die ungesäumte Ausbesserung der etwa in den Innenräumen solcher Wagen vorkommenden schadhaften Stellen Vorsorge zu treffen und weiter anordnen zu wollen, dass der klaglosen Instandhaltung der Viehtransportwagen unausgesetzt ein erhöhtes Augenmerk zugewendet werde.

Theilnahme an den Berathungen der Direktorenkonferenz über das neue Betriebsreglement.

Die Generaldirektion der Südbahn als derzeitige Vorsitzende dieser Konferenz, hat in einem Schreiben an das K. K. Handelsministerium das von demselben befürwortete Ansuchen der Wiener Handelskammer, um Theilnahme an den oberwähnten Berathungen, abgelehnt. Aus dem Schreiben ist folgendes hervorzuheben:

Im Hinblick auf den internen Charakter der Eisenbahn-Direktorenkonferenzen gehe es nicht an, den bezüglichen Berathungen Delegirte von Handels- und Gewerbekammern und interessirten Körperschaften beizuziehen. Hingegen empfehle es sich, nachdem seitens des Handelsministeriums aus Anlass der Beschwerden gegen die Bestimmungen des neuen Eisenbahn-Betriebsreglements und des Tariftheiles I die Einberufung einer Enquete in Aussicht genommen worden sein soll, dass zu der Enquete auch Vertreter der Eisenbahnverwaltungen beigezogen werden mögen.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende August d. J.

Zu der mit Ende des Monats Juli ausgewiesenen Zahl von 460,9 Eisenbahnbaukm sind durch den Beginn des Baues der Wiener Stadtbahn 3,32 km, ferner durch den Baubeginn der Verlängerung der Flügelbahn Radnitz bis zur gleichnamigen Stadt der Böhmischen Westbahn 6,6 km zugewachsen. Dem Verkehre übergeben wurden: die Schafberg-Zahnradbahn mit 5,8 km, ferner das zweite Geleise auf der Strecke Tetschen-Laube mit 1 km. Es verblieben sonach 464,02 km im Bau, wovon 96 km auf Staatsbahnen und 368,02 km auf Privatbahnen entfallen. Die Vollendung ist in nächster Zeit zu gewärtigen: bei der Strecke Wels-Unterrohr der Lokalbahn Wels-Aschach. Die Zahl der im August d. J. beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter hat sich von 15 617 auf 18 702 erhöht und beträgt 40 im Durchschnitte auf 1 km.

Betriebseröffnung der Linie Laibach-Gottschee.

Am 28. September d. J. wurde die 70,45 km lange normalspurige Strecke Laibach-Grosslupp-Gottschee der Unterkrainer Bahnen eröffnet. Dieselbe beginnt am östlichen Ende der Station Laibach S. B. der Linie Wien-Triest und führt über die Stationen, bezw. Haltestellen mit Personen- und Gepäckverkehr: Laibach U. K. B., Laverca (Haltestelle), Skofelca, St Marein, Grosslupp, Predole (Haltestelle), Zobelsberg, Gutenfeld, Grosslaschitz, Ortenegg, Reifnitz, Mitterdorf (Haltestelle), Gottschee nach Gottschee Kohlenverladestelle. Den Betrieb führt die Generaldirektion der K. K. Staatsbahnen, bezw. deren Betriebsdirektion in Villach.

Bezüglich der eröffneten Theilstrecke sind folgende Daten von Interesse: Das Unterkrainer Bahnetz, umfasst die etwa 75 km lange Hauptlinie Laibach-Rudolfswerth, welche in ihrer Gesammtausdehnung erst im Jahre 1894 dem Betriebe übergeben werden wird, und die Flügelbahn Grosslupp-Gottschee. Durch die bereits vollendete etwa 70 km lange Strecke Laibach-Grosslupp-Gottschee wird das Gebiet des Herzogthums Gottschee im südöstlichen Theile Krains, die berühmte Deutsche Sprachinsel, dem Oesterreichischen Schienennetze einverleibt. Der neue Schienenweg bietet nicht blos den 25 000 Deutschen des gewerbfleissigen „Gottscheerlandes“, den Nachkommen der im 14. Jahrhundert dort ansässig gewordenen Fränkischen und Thüringischen Einwanderer, welche ihre überlieferte Mundart und Sitte bis auf den heutigen Tag erhalten haben, sondern auch den Slovenischen Bauern grosse wirthschaftliche Vortheile. Wenn einmal der Anschluss an das Kroatische Bahnnetz durch Fortsetzung der Unterkrainer Bahnen nach Karlstadt und Sissek hergestellt ist, wird durch Unterkrain eine wichtige Transitlinie führen, welche Tirol, Kärnten, Krain mit Kroatien, Slavonien, Bosnien und den Balkanstaaten verbindet.

Eröffnungen von Haltestellen.

a) Am 1. Oktober d. J. wurde die Haltestelle Lhota-Smetanowa, zwischen den Stationen Ostrovec H. und Cimelitz der Strecke Protivin-Zditz der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen für den Personenverkehr,

b) die Haltestelle Hrdlorez zwischen den Stationen Erdweis und Suchenthal, der Strecke Gmünd-Wessely a. L. der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen für den Personenverkehr,

c) die Haltestelle Brinow zwischen den Stationen Wall.-Meseritsch und Rauczka der Lokalbahnstrecke Wall.-Meseritsch-Wsetin der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet;

d) am 15. Oktober d. J. wird die Halte- und Ladestelle Oppahof-Stettin an der Linie Schönbrunn-Troppau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für solche Frachtsendungen in ganzen Wagenladungen eröffnet, welche tarifmässig in offenen Wagen befördert werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen; ausserdem können dortselbst Getreidetransporte in ganzen Wagenladungen aufgeliefert, bezw. bezogen werden.

Schwächung des Gehörs eines Bahnbediensteten infolge einer Entgleisung (Rechtsfall).

Bei der Stationseinfahrt eines Zuges wurde ein Bremser nach seiner Behauptung durch den erfolgenden Anprall nach vorne an die Bremskurbel geschleudert und sodann an die Rückwand der Bremshütte und an dieselbe einigemale mit dem Hinterhaupte angeschlagen; infolge dessen er einige Wochen bettlägerig wurde und eine Schwächung seines Gehörvermögens erlitt, wodurch er dienstuntauglich wurde. Er klagte deshalb auf Fortbezug seiner Löhnung, der Kilometergelder, sowie auf Ersatz der Kosten der ärztlichen Behandlung und auf ein Schmerzensgeld von 3 000 fl. Die I. Instanz wies ihn, unter Verurtheilung in die Gerichtskosten, deshalb zurück, weil er den ärzlichen Befund erst 14 Monate nach dem Unfalle aufnehmen liess und sich das Gutachten dieses Sachverständigen dahin ausspricht, dass sein Ohrenleiden möglicherweise auch aus einem früheren Fehler des Gehörorganismus entsprungen sein könne, daher nicht mit dem Unfalle „nothwendigerweise in ursächlichem Zusammenhange stehen müsse. Die II. Instanz sprach dem Kläger $^3/_7$ des Lohnes als ständigen Bezug und ein Schmerzensgeld von 300 fl. zu, wenn er den Haupteid über die von ihm angegebenen (Eingangs erwähnten) Umstände ablegt. Dieses Urtheil wurde vom K. K.

Obersten Gerichtshof (1892) aus folgenden Motiven bestätigt: Nach dem allgemeinen Grundsatze: „post hoc, ergo propter hoc" muss angenommen werden, dass die Abnahme des Gehörs thatsächlich eine Folge des Unfalles war, denn der normale Zustand des Menschen ist Gesundheit. Da der Kläger bis zu dem Unfalle seinen Dienst gehörig verrichtete, so hätte die Bahnanstalt beweisen müssen, dass sein Leiden nicht eine Folge des Unfalles sei. Seine Erwerbsfähigkeit wurde nicht aufgehoben, sondern nur vermindert, daher ihm nur ein verhältnissmässiger Theil seines fixen Gehaltes, nicht aber auch der nur zufälligen Kilometergelder gebührt. Aus der weiteren Begründung des Obersten Gerichtshofes ergibt sich der Rechtssatz: Wenn sich bei einer Person, welche bei einem Bahnunfalle eine Verletzung erleidet, Symptome einer vorher nicht vorhanden gewesenen innern Krankheit zeigen, so wird bis zum Beweise des Gegentheiles angenommen, dass die Krankheit mit der Verletzung in ursächlichem Zusammenhange stehe. (Röll'sche Sammlung Nr. 36 1892.)

Zur Nebenbahnfrage in Oesterreich.

Ueber die Entwickelung der Nebenbahnen in Oesterreich hat der Redakteur der „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" Sigmund Sonnenschein in dem von dem Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Archiv für Eisenbahnwesen" eine interessante Studie veröffentlicht, welche im Separatabdruck erschienen ist. Der Verfasser unterzieht die in Steiermark, Böhmen und Galizien in Geltung getretenen Landes-Eisenbahngesetze einer kritischen Erörterung, welche in der Konklusion gipfelt, dass in Oesterreich die unmittelbare Einflussnahme des Staates auf die Entwickelung des Nebenbahnwesens als eine Nothwendigkeit erscheine. Für eine Organisation des Nebenbahnwesens durch den Staat liege ein mustergültiges Vorbild in der Art und Weise vor, wie die Wiener Verkehrsanlagen sichergestellt worden sind. Der Verfasser beschäftigt sich am Schlusse seiner Betrachtungen auch mit dem Einfluss der Tarifpolitik auf das Nebenbahnwesen. Die Einhebung höherer Tarife auf den Nebenbahnen habe gewisse Nachtheile im Gefolge. Diese Verschiedenheit zwischen den Tarifen der Haupt- und Nebenbahnen trete übrigens nicht blos in Bezug auf die Einheitssätze, sondern auch darin zu Tage, dass das System des Staffeltarifes auf die Hauptbahnen beschränkt ist. Der Verfasser zweifelt nicht daran, dass sich bald die Erkenntniss von der Nothwendigkeit der Herstellung eines einheitlichen Tarifniveaus auf den Haupt- und Nebenbahnen wenigstens innerhalb bestimmter Verkehrsgebiete Bahn brechen werde und es würde dem Interesse der Gesammtproduktion auch dann entsprochen werden, wenn eine solche Tarifnivellirung eine mässige Erhöhung der Tarife auf den Hauptlinien zur Voraussetzung haben müsste. Der Verfasser vertritt seinen Standpunkt mit Fachkenntniss und in sehr anziehender Form, und seine jüngste Publikation bietet viel des Anregenden.

Personalnachrichten.

Dem Direktor der Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft, Viktor Grüzner, wurde in Anerkennung seiner besonderen Verdienste für Förderung des Lokalbahnbaues in Ungarn der Orden der Eisernen Krone III. Klasse verliehen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Weder die beruhigenden Erklärungen des Ungarischen Ministerpräsidenten über die Durchführung der Währungsreform und die Aufnahme der Baarzahlungen, noch die Nachricht, dass auch der Oesterreichische Finanzminister bei der am 10. d. Mts. erfolgenden Eröffnung des Reichsrathes mit ähnlichen Erklärungen hervortreten und einen Budgetüberschuss nachweisen wird, konnten die geschäftsunlustige Börsentendenz beseitigen. Ausser Nordwestbahn (215) und Elbethalbahn (239), welche sich von dem Wiederbeginn der Elbeschifffahrt eine Verkehrsbelebung versprechen, waren die übrigen Transportwerthe matt. So notiren: Nordbahn 2880, Südbahn 104 und Staatsbahn 303,25, obwohl der Frachtverkehr der letzteren sehr lebhaft ist, ihre Kohlenwerke reich beschäftigt sind und von den ausländischen Strikes nur gewinnen können. Ihre Ungarischen Domänen sollen demnächst finanzirt werden; sie ist auch von dem Steigen des Goldagio (24 $\frac{3}{8}$) wenig berührt; endlich wird die Umwandlung ihrer 5 $\frac{0}{0}$ Prioritäten bald durchgeführt. Die vom Ungarischen Finanzminister gekündigten Prioritäten von verstaatlichten Bahnen (siehe Nr. 76 S. 726 d. Ztg.) sind vom Wiener Kurszettel verschwunden, obwohl noch bezüglich derer der Ungarischen Westbahn wegen dieser Kündigung ein Prozess gegen den Ungarischen Staat in Wien anhängig ist. Von den Oktoberfälligkeiten an Kuponseinlösungen und Kapitalrückzahlungen von 53,4 Millionen Gulden dürfte schliesslich ein grosser Theil der Börse zufliessen, welche daher voraussichtlich bald besser gestimmt sein wird.

Aus Württemberg.

Eröffnung der Bahn Honau-Münsingen.

Am 1. d. Mts. ist die normalspurige Nebenbahn Honau-Münsingen dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Einem Bericht des „Staatsanzeigers für Württemberg" entnehmen wir folgende Angaben über die neue Bahn:

Als Fortsetzung der im Frühjahr 1892 eröffneten Linie Reutlingen-Honau führt die Bahn aus dem reichbevölkerten industriellen Echazthal auf die Höhe der Alb und durchzieht in der Richtung von West nach Ost einen Theil des Oberamts Münsingen.

Die neue Bahn beginnt mit der Mitte des Verwaltungsgebäudes des Bahnhofs Honau bei Kilometer 11 + 043 in der Höhe von 525,4 m. Noch vor dem Verlassen des Bahnhofs beginnt die Zahnradstrecke, mittelst welcher der Aufstieg auf der östlichen Thalseite in der gleichmässigen Steigung 1 : 10 aus dem schönen Thal auf das Plateau, bei prächtiger Aussicht auf das Dorf Honau und das Schloss Lichtenstein, bewerkstelligt wird. Die Bahn wendet sich zunächst in einem Bogen von 280 m Halbmesser östlich, alsdann südlich, und überschreitet eine Schlucht auf einem 17,3 m hohen Damm. Unter dem Damm entspringt eine starke Quelle, welche künstlich gefasst ist und durch einen 1,5 m weiten Durchlass abgeleitet wird. In einseitigen Einschnitten bis zu 11,8 m Tiefe weiter steigend, erreicht die Bahn eine zweite grosse Schlucht, über welche ein Damm von 14 m Höhe führt. Die zweite Wendeplatte der Staatsstrasse von Honau nach Kleinengstingen wird hierauf in Schienenhöhe seitlich berührt. Alsdann erhebt sich die Bahn rasch über die Strasse, diese stets rechts lassend, steigt theils in geschlossenem, theils in einseitigem Einschnitt auf die Höhe und legt sich dann wieder, in eine Horizontale übergehend, an die Staatsstrasse in Schienenhöhe an. Hier ist bei Kilometer 13 + 180,25 in der Meereshöhe von 704,3 m der Haltepunkt Lichtenstein angelegt, dessen Benutzung denjenigen Besuchern des Lichtensteins sich empfiehlt, welchen das Bergsteigen schwer fällt. Vom Haltepunkte aus bietet sich ein schöner Blick auf den Lichtenstein, die bewaldeten Höhen und das Echazthal. Auf dem Haltepunkt Lichtenstein endigt die Zahnradstrecke und beginnt die Adhäsionsbahn. Die Länge der mit Zahnstange belegten Strecke beträgt 2110,3 m. Um die Anlage und Unterhaltung der Zahnstange möglichst zu erleichtern, ist die Zahnradstrecke so trassirt, dass die vorkommenden 12 Bögen den gleichen Krümmungshalbmesser von 280 m haben.

In geognostischer Beziehung gehört die Bahnstrecke Honau-Lichtenstein wohl zu den interessantesten. Die 4 Formationen des weissen Jura, Jura α, β, γ und δ liegen zu Tag und die Uebergänge von einer Formation zur andern sind sehr deutlich wahrnehmbar. Die Einschnitte lieferten eine reiche Ausbeute an Versteinerungen. In den kompakten Felsen des Jura δ ist ein vortreffliches Material für die Bettung der Zahnradstrecke gewonnen worden.

Von dem Haltepunkt Lichtenstein aus schliesst sich die Bahn auf etwa 1,6 km Länge der Staatsstrasse an, wendet sich dann in einem grossen Bogen nach Osten und erreicht im Gefäll 1 : 65 die Haltestelle Kleinengstingen in der Höhe von 691,0 m. Die Bahn folgt nun dem Kohlstetter Thal, einem bis nach Offenhausen sich erstreckenden Trockenthal, und gelangt in schwachem Gefäll in der Höhe von 676,6 m am Fusse des auf der Wasserscheide zwischen Lauter und Echaz liegenden, früher durch seine Pferdezucht bekannten Ortes Kohlstetten auf die in der Neigung 1 : 400 angelegte Haltestelle Kohlstetten. Dem Trockenthal weiter folgend erreicht die Bahn an dessen Ende am Ursprung der Lauter in der Höhe von 663,75 m, nach Ueberschreitung des Flusses, den Haltepunkt Offenhausen neben dem Weiler gleichen Namens. Dem Weiler gegenüber befindet sich auf dem rechten Lauterufer der Gestütshof Offenhausen, ein ehemaliges Dominikaner-Frauenkloster mit dem ursprünglichen Namen Gnadenzell, von Mauern umgeben in reizender Lage am Fusse des durch seine schöne Aussicht bekannten Sternbergs. Die Bahn folgt nun auf dem rechten Ufer dem Lauf der Lauter, überschreitet in Gomadingen die Ortsstrasse in Schienenhöhe, und gelangt in der Höhe von 654,80 m zu der dicht unterhalb des Ortes im Gefäll 1 : 400 ausgeführten Haltestelle Gomadingen. Nach dem Verlassen der Haltestelle passirt die Bahn, auf dem rechten Lauterufer verbleibend, sumpfige Wiesen, einen früheren See, überschreitet gegenüber dem Gestütshof Marbach, welcher zu Zeiten des Herzogs Karl die grösste Ausdehnung hatte, die Lauter und alsdann in Schienenhöhe die Strasse nach Dapfen. In ihrer tiefsten Stelle auf der Alb in der Höhe von 646,6 m erreicht die Bahn alsdann die für den Gestütshof und die thalabwärts liegenden Orte des Lauterthals angelegte Haltestelle Marbach a/L. Von der Haltestelle aus prächtiger Blick auf das ehemalige Jagdschloss Grafeneck, jetzt Sitz eines Königlichen Revieramts. Das früher den Grafen von Grafeneck gehörige Schloss war ein

Lieblingsaufenthalt des Herzogs Karl und zu dessen Lebzeiten selbst mit einem Opernhaus ausgestattet. Es liegt romantisch, von schönem Wald umgeben, auf einer vorspringenden Ecke des Gebirges auf hohen starken Mauern. Hinter der Haltestelle verlässt die Bahn das Lauterthal und tritt langsam steigend in das Seitenthal der Lauter, das Dolderbachthal, ein. Am Fusse von Grafeneck zieht das Thal in 2 Aesten weiter aufwärts. Die Bahn tritt in den links hinziehenden Ast ein, überschreitet den Dolderbach dicht bei dessen Ursprung, und folgt dann, vorspringende Felsköpfe mehrfach durchbrechend, zuerst in schwacher und dann in stärkerer Steigung bis zu 1 : 65 einem Trockenthal, dem „Baumthal". Nach Ueberschreitung der Strasse von Münsingen nach Marbach in Schienenhöhe erreicht die Bahn in der Höhe von 705,1 m, also nahezu in gleicher Höhe wie der Haltepunkt Lichtenstein, den vorläufigen Endbahnhof Münsingen. Dicht beim Bahnhof liegt die Stadt Münsingen, die einzige Oberamtsstadt der rauhen Alb, in einer Mulde am Fusse des Hungerberges (auch Hunnenberg genannt), auf dem der Sage nach Attila gelagert haben soll. Der Berg liefert der Stadt ihr gutes Quellwasser. Geschichtlich bekannt ist die Stadt Münsingen, deren Urkunde bis ins 8. Jahrhundert hinaufreicht, durch den Münsinger Vertrag. In dem noch vorhandenen alten Schloss residirten häufig die Grafen von Württemberg.

Die ganze Länge der Bahn von der Mitte des Verwaltungsgebäudes Honau bis zur Mitte des Verwaltungsgebäudes Münsingen beträgt 23,482 km. Die Neigungsverhältnisse sind nicht als günstig zu bezeichnen. Die stärkste Neigung auf der Adhäsionsbahn ist 1 : 65, auf der Zahnradstrecke 1 : 10. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 200 m. Auf der Strecke Honau-Lichtenstein waren beim Bahnbau erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden. Die Ausführung der Einschnitte hatte theils in rutschigem, von Letten und Mondmilch (Bergmilch) durchzogenem Terrain zu geschehen, dessen Standfähigkeit nur durch ausgedehnte Abflachungen, Entwässerungsanlagen und Futtermauern zu bewirken war, theils waren hohe Felsköpfe zu durchbrechen, welche an vielen Stellen durch Ausmauerung der Klüfte befestigt werden mussten. Die Anlage der hohen Dämme hatte, nach sorgfältigster Entwässerung und Befestigung des Untergrunds mittelst hoher Gerüste bezw. Seilbahnbetrieb zu geschehen. Auf dem Albplateau stellten sich dem Bahnbau erheblich geringere Schwierigkeiten in den Weg. Von grösseren Kunstbauten sind nur der gewölbte Durchlass für die Echazquelle und einige Brücken über die Lauter und den Dolderbach von 4 bis 10 m Spannweite zu nennen.

Der Bahnoberbau besteht auf der Zahnradstrecke Honau-Lichtenstein aus 9 m langen Stahlschienen auf eisernen Querschwellen. Die auf die Schwellen aufgelegte von der Maschinenfabrik Esslingen gelieferte Zahnstange ist nach dem verbesserten System Riggenbach konstruirt. Auf der Adhäsionsbahn Lichtenstein-Münsingen liegen die 9 m langen Stahlschienen auf forchenen imprägnirten Schwellen wie auf der Strecke Reutlingen-Honau. Die Bettung besteht aus Kleingeschläg, das ausnahmslos in den Bahneinschnitten des weissen Jura gewonnen wurde.

Die Hochbauten sind in einfachen, aber gefälligen Formen nach den für die Hochbauten der Nebenbahnen aufgestellten Typen ausgeführt. Die Umfassungswände sämmtlicher Gebäude bestehen aus Fachwerk mit Schindel- und Bretterschirm. Für die Dachbedeckung wurden Falzziegel verwendet.

Sowohl bei den Bahn- als Hochbauten haben Beton und die Tuffsteine des Ermsthals ausgedehnte Verwendung gefunden. Die Brückenunterlagsquader wurden aus Buntsandstein gefertigt.

Mit dem Bau der schwierigen Zahnradstrecke ist am 11. September 1891, mit der Ausführung der Adhäsionsstrecke auf dem zuletzt vergebenen Arbeitsloos erst am 19. April d. J. begonnen worden. Die Adhäsionsbahn wurde daher in wenigen Monaten ausgeführt.

Die ganze Bahnstrecke Reutlingen-Münsingen wird mit von der Maschinenfabrik Esslingen gelieferten vierachsigen dreifach gekuppelten Lokomotiven gemischten Systems befahren. Die Lokomotiven haben ein mittleres Adhäsionsgewicht von 40 t und sind mit Zahnrädern versehen, welche von besonderen Dampfcylindern angetrieben werden. Ausgestattet sind diese Lokomotiven mit Luftdruckbremsen für das Bremsen der Züge, einer Dampfbremse auf das hintere Zahnrad und einer Nothhandbremse sowie mit der für die Thalfahrt benöthigten Luftkompressionsbremse. Es vermögen die Lokomotiven auf der Zahnradstrecke in der Steigung 1 : 10 ein angehängtes Zuggewicht von 90 t zu befördern. Die mit Zahnrädern versehenen Personen- und Gepäckwagen sind mit besonderen automatisch wirkenden und auch für Handbedienung eingerichteten Zahnradbremsen ausgerüstet.

Die Bahn wurde im Hinblick auf ihre Bedeutung nach der Fortsetzung zur Donaubahn für eine hohe Leistung eingerichtet.

Unter der Oberleitung des Baurath Fuchs ist der Bahn- und Hochbau auf der Bahnstrecke Honau-Lichtenstein durch Baurath Zimmer als Vorstand des Betriebsbauamts Reutlingen, auf der Strecke Lichtenstein-Münsingen durch Bauinspektor Laistner als Vorstand der Eisenbahnbausektion Münsingen ausgeführt worden.

Aus der Rede, welche bei dem anlässlich der Besichtigungsfahrt am 30. September d. J. stattgehabten Festessen in Münsingen von dem Präsidenten des Staatsministeriums Staatsminister Dr. Freiherrn von Mittnacht gehalten wurde, mögen hier einige Stellen angeführt werden.

Als im Herbst des Jahres 1892 die Bahn Waldenburg-Künzelsau eröffnet worden sei, habe er bei dem damaligen Festmahl der Befriedigung darüber besonderen Ausdruck gegeben, dass voraussichtlich im Herbst dieses Jahres auch das letzte von der Eisenbahn noch nicht berührte Oberamt — Münsingen — seinen lange gehegten Wunsch, von diesem Verkehrsmittel nicht länger ausgeschlossen zu sein, erfüllt sehen werde. Es sei denn auch gelungen, in der verhältnissmässig kurzen Baufrist von 2 Jahren die Bahn zum Betrieb fertig zu stellen, aus dem schönen Echazthal herauf das Albplateau zu erklimmen und unter dem Vorbehalt der Weiterführung der Bahn zum Donaugebiet zunächst einmal Münsingen zu erreichen. Das Bahnnetz sei um 23 km vergrössert und die Zahl 1 700 km Württembergische Staatsbahn erreicht und um 4 km überschritten.

Der Bau der Bahn habe, wie der Beginn der Fahrt sofort zeigte, in technischer Beziehung nicht unerhebliche Schwierigkeiten und auch einiges Neue geboten. Er wolle aber die technische Ausführung hier nicht preisen und rühmen; es sei ein altes und gutes Wort: das Werk soll den Meister loben. Der Eisenbahnbau habe überhaupt nicht einzelne besonders in die Augen fallende Kunstbauwerke zu erstellen; er habe eine anderartige Aufgabe, er habe weite Verbindungen, langgestreckte Eisenstrassen mit einer ganzen Reihe von technischen Ausführungen der mannigfaltigsten Art, einfachen und schwierigen, fertig zu bringen, er habe ein ganzes Land mit einem Netz von Linien zu überziehen und zu versorgen und diese Aufgabe, an der Generationen von Verwaltungsbeamten, Technikern und Arbeitern zusammengewirkt haben, sei in technischer, „kultureller", volkswirthschaftlicher und finanzieller Beziehung so umfassend und grossartig, dass er nicht wüsste, was ihr an Bedeutung für das Land und seine Zukunft gleichwerthig an die Seite gestellt werden könnte. Es sei auch nicht abzusehen, ob und wann der Eisenbahnbau je zu einem Ende, einem wirklichen Abschluss würde gebracht werden können, wenn eine einzelne Linie erstellt sei, so könne die Eisenbahnverwaltung nicht sagen: die Aufgabe ist gelöst, der Weg liegt offen, der Verkehr möge sich seiner bedienen, nein, dann komme die Betriebsverwaltung an die Reihe, habe den Verkehr aufzunehmen und zu leiten und für denselben und seine vielfachen Ansprüche und Wünsche ihre Bemühungen einzusetzen, die nicht immer wohlwollend und nachsichtig beurtheilt werden.

Es gebe eigentlich nur einen Tag, an dem das Verhältniss zwischen Eisenbahnverwaltung und Publikum ein ganz ungetrübtes ist, an dem ihr Flaggenschmuck winke und Kränze gewunden werden, das sei der heutige Tag, der Tag der Einweihungsfahrt; morgen setze schon die Kritik ein und die Unzufriedenheit mit diesem und jenem. Man komme aber doch immer wieder zum Rechten, wenn man nur auf Seiten der Verwaltung empfänglich sei für berechtigte Wünsche, und das sei die Eisenbahnverwaltung, und wenn man auf der anderen Seite wenigstens an den guten Willen der Verwaltung glaube.

Aus der Schweiz.

Simplontunnel.

Ein Konsortium, unter dem Namen „Société d'entreprise du tunnel du Simplon", welches aus den Firmen Maschinenfabrik Gebrüder Sulzer in Winterthur, Locher & Co. in Zürich (Erbauer der Pilatusbahn) und Brandt & Brandau in Hamburg besteht, hat der Direktion der Jura-Simplonbahn eine Offerte für die Ausführung des Simplondurchstichs gemacht, welche von der Direktion zu Händen des Verwaltungsraths angenommen worden sind. Nach dem Projekt soll die Gesellschaft in den Stand gesetzt werden, statt mit den früher vorgesehenen grossen Summen von 80 bis 90 000 000 Frcs. schon mit 59 000 000 Francs den Simplontunnel zu bauen. Das erwähnte Konsortium erbietet sich nämlich, einen eingeleisigen Tunnel von etwa 20 km Länge mit einer nebenherlaufenden Galerie, welche in gewissen Abständen mit Queröffnungen mit dem Haupttunnel

verbunden ist und sowohl die Lüftung als die Wegräumung des Schuttes erleichtern würde, zu bauen. Um möglichst lange mit eingeleisigem Tunnel dem zu bewältigenden Verkehr genügen zu können, würde dieser Tunnel im Kulminationspunkt ein Ausweichgeleise von 400 m Länge erhalten. Sollte aber mit der Zeit dieser Tunnel mit Ausweichestelle dem Verkehr nicht mehr genügen können, so würde sich die seitliche Galerie mit einem Aufwande von etwa 16 000 000 Frcs. zu einem zweiten eingeleisigen Tunnel erweitern lassen. Südlich vom Kulminationspunkt hätte der Tunnel ein Gefälle von 7 ‰, nördlich davon von 2 ‰.

Das Konsortium verpflichtet sich, den ersten Tunnel und die Galerie innerhalb $5^1/_2$ Jahren zu erstellen. Auf das erste Baujahr sollen inklusive der vielen Installationen 200 m Tunnellänge fallen; auf das zweite Baujahr 3 500 m; auf das dritte Baujahr 3 900 m, auf das vierte 4 400 m, auf das fünfte 5 500 m und im letzten Halbjahre 2 230 m. Das Angebot für den zweiten Tunnel ist bis nach 4 Jahren nach Eröffnung des ersten Tunnels verbindlich. Die Bauzeit für den zweiten Tunnel würde 4 Jahre betragen.

Der Tunnel würde auf Italienischer Seite in der Umgebung von Isella ausmünden. Die vorgesehene Tunnellänge beträgt 19 730 m. Auf der Nordseite sind noch $2^1/_2$ km Zufahrtslinien zu erstellen. Der Bahnhof Brieg müsste ferner entsprechend erweitert werden. Diese Arbeiten würden von der Jura-Simplonbahn selbst ausgeführt, dagegen übernimmt das Tunnelbaukonsortium die Erstellung bleibender Ventilationsapparate. Sollte später der zweite Tunnel fertig erstellt werden, so wird dann jeder Tunnel nur einer Zugfahrrichtung dienen.

Das Konsortium fordert für die à forfait übernommene Arbeit am ersten Tunnel die Summe von 54 500 000 Frcs., dazu kommen zu Lasten der Jura-Simplonbahn Expropriationen im Voranschlagsbetrag von 310 000 Frcs., Rhoneverbauung für 220 000 Frcs., nördliche Zufahrtlinie und Bahnhoferweiterung Brieg zu 1 900 000 Frcs., Beschotterung, Schienen und Schwellen zu 640 000 Frcs., allgemeine Kosten 1 025 000 Frcs. Die Totalkosten werden sich somit für den eingeleisigen Tunnel auf 58 820 000 Frcs. belaufen. Die Erweiterung der Galerie zum zweiten Tunnel übernimmt das Konsortium (innerhalb 4 Jahren nach Eröffnung des ersten Tunnels) um die Summe von 15 000 000 Frcs., Beschotterung, Schienen und Schwellen für den zweiten Tunnel würden 878 000 Frcs. kosten, dazu kämen 342 000 Frcs. für allgemeine Kosten, sodass der zweite Tunnel auf total 16 220 000 Frcs. zu stehen käme. Die Angebote des Konsortiums sind für dasselbe nur verbindlich, wenn ihm die Arbeit bis zum 15. April 1895 übertragen wird. Ferner soll der Vertrag dahinfallen, wenn bis zum 15. Oktober d. J. der Verwaltungsrath die Direktion nicht ermächtigt hat, mit den betheiligten Regierungen und eventuell Unternehmern Unterhandlungen auf Basis des gezeichneten Vertrags einzuleiten.

Jura-Simplonbahn.

In maassgebenden Börsenkreisen erwartet man für die Jura-Simplonbahn einen recht günstigen Jahresabschluss und hofft, dass die Prioritätsaktien für das Jahr 1893 voll, d. h. mit 4,5 % verzinst werden können. Wirklich sind die Einnahmen bis jetzt unerwartet günstig gewesen; es haben sich ferner die Befürchtungen, die man an den Ausbruch des Französisch-Schweizerischen Zollkrieges knüpfte, nicht erfüllt, ja es hat den Anschein, als ob dieser Zollkrieg im Gegentheil günstig auf die Einnahmen gewirkt hätte. Zu gleicher Zeit haben sich im Betriebe wesentliche Ersparnisse machen lassen. Es scheint somit, dass die Jura-Simplonbahn eine schlimme Periode hinter sich habe. In einzelnen Monaten hat sich die Zahl der beförderten Reisenden gegenüber dem Vorjahre um 20 % vermehrt.

Schweizerische Nordostbahn.

Die Schweizerische Nordostbahn macht bekannt, dass vom 1. d. Mts. ab die in Frankreich fälligen Kupons ihrer Obligationen nur zu dem auf dem Wechselkurs basirenden Betrag und nicht mehr nach dem Nennwerth eingelöst werden.

Brienz-Rothhornbahn.

An der Aktionärversammlung vom 17. September d. J. waren 280 Vertreter mit 1 210 Stimmen anwesend. Der Statutenentwurf wurde ohne bedeutende Modifikationen angenommen. Ueber Erwerb oder Nichterwerb der Bahn wird dem Verwaltungsrath freie Hand gelassen.

Eisenbahn Vevey-Bulle-Thun.

Das Aktienkapital von 8 200 000 Frcs. soll vollständig beisammen sein. Für das Obligationenkapital von 10 000 000 Francs sollen Uebernahmeofferten von bedeutenden Bankhäusern vorliegen.

Für Vevey-Bulle-Thun wird neuerdings vom Ingenieur Ladame eine neue Trasse vorgeschlagen, welche mit einem Tunnel von 7 700 m Länge unter dem Col de Jaman durchführen würde. Die Kosten für den Tunnel betrügen 3 850 000 Francs und die Bauzeit 3 Jahre. Dieses Projekt soll eine erhebliche Reduktion der Gesammtbaukosten ergeben und nebenbei die Gewinnung grosser Wasserkraft ermöglichen.

Thunerseebahn.

Die kürzlich stattgefundene Aktionärversammlung beauftragte den Verwaltungsrath, Unterhandlungen mit der Verwaltung der Thuner-Dampfschifffahrtsgesellschaft einzuleiten zur Herbeiführung einer Fusion der beiden Gesellschaften. Gleichzeitig soll auch mit der Bödelibahn-Gesellschaft verhandelt werden.

Gotthardbahn.

Die Gotthardbahn lässt neue schwere Maschinen bauen, die es ermöglichen sollen, ohne Vorspann und mit grösserer Geschwindigkeit als jetzt von Luzern bis Chiasso zu fahren ohne Wechsel der Maschine. Es kommen vorläufig zwei Typen zum Versuche. Eine 3cylindrige Verbundmaschine, bei welcher auf der Thalstrecke die 2 äusseren Cylinder als Niederdruckcylinder arbeiten und auf der Bergstrecke alle 3 Cylinder als Hochdruckcylinder. Der 2. Typus hat 2 Hochdruck- und 2 Niederdruckcylinder. Es können alle 4 Cylinder direkten Dampf erhalten.

Aus Italien.

Bauten und Entwürfe.

Catanzaro Sala-Settingiano. Bezüglich dieser Strecke wird die Anwendung einer Zahnradbahn nach Abt's System geplant, wie bei Cuneo-Ventimiglia. Die wichtige Bahnverbindung zwischen dem Jonischen und Tyrrhenischen Meer, von Catanzaro Küste bis nach der Meerenge Veraldi, hat in ihrem mittleren Theil ein schwieriges Bergland zu durchsetzen; während einerseits die Strecke ab Küste bis Catanzaro Sala (auf 142 m Meereshöhe) im Betriebe und auf der Tyrrhenischen Seite die Strecke ab Sa. Eufemia (29 m Meereshöhe) nach Settingiano (auf 109 m) mit zwei zwischenliegenden höheren Punkten, getrennt durch eine Senkung (185 m — 97 m — 155 m) im Bau ist, fehlt das Verbindungsstück. Auf diesem ist von Catanzaro Sala bis Catanzaro Stadt, welche in der Luftlinie 1 km von einander entfernt liegen, ein Höhenunterschied von 158 m zu bewältigen; eine Zickzacklinie würde sehr zeitraubend und wegen der Form des Geländes auch zu theuer ausfallen. Soll nun der gesetzlich vorgeschriebene Weg der Bahnlinie den Hauptort Catanzaro berühren, so würde die alsdann nothwendige Linie etwa 12 000 000 Lire kosten, welche sich unter Anwendung des Zahnradsystems auf rund 9 737 000 L. stellen würde; unter Umgehung von Catanzaro würde eine tiefer gelegene Linie, welche den Anforderungen des Verkehres nur zum geringen Theile entsprechen könnte, immer noch 6 240 000 L. erfordern. Zur Entscheidung über die Trasse ist daher eine eingehende Erwägung aller Verhältnisse nothwendig.

Catanzaro-Sant' Eufemia. Der Bau der Strecke Settingiano-Marcellinara ist bald vollendet.

Palermo Hafen. Der Vorsitzende der Handelskammer hat dringende Anträge auf Erweiterung des Hafenbahnhofs sowie Verbesserungen der Ueberladeanlagen usw. für den Verkehr Palermos beantragt.

Cajanello-Isernia. Auf Strecke Roccaravindola-Isernia wird auf Kilometer 35,4 bei der Gemeinde Macchia eine gleichnamige Haltestelle angelegt.

Porto Ceresio-Varese. Der durch Einsturz im Induno Olonatunnel (Einbruch rohen Gesteins und anstossenden Mauerwerks) verursachte Schaden ist bald wieder beseitigt worden. Glücklicherweise waren Menschenleben durch denselben nicht gefährdet gewesen, da die Arbeiter gerade zur Essenspause hinausgegangen waren.

Parma-Spezia. Der Borgallotunnel, welcher den Hauptkamm des Apennin in einem durch Wasserläufe sehr schwierigen Gelände durchbricht, misst mit beiden Eingängen insgesammt 7,97 km für zwei Geleise und hat drei Krümmungen von zusammen 383 m Länge und 1 000 m Halbmesser. — Im April 1883 begann auf der Seite nach Spezia die Ausbohrung und zwar zunächst nach dem ursprünglichen Plan nur für ein Geleise, bis im November 1883 die Anschwellungen des Tarodineflusses in den Kunstbau eintraten und die Arbeiten ernsthaft gefährdeten, so dass dieselben vorläufig ausgesetzt werden mussten. Dieser Stillstand dauerte bis Mai 1886, zu welcher Zeit das Kriegsministerium darauf drang, dass der Tunnel zweigeleisig ausgeführt werde und dass zur Beschleunigung der Arbeiten in der Mitte der Tunnellänge ein Schacht anzulegen sei, von dem aus die mechanische Bohrung nach beiden Seiten hin zugleich mit dem Angriff von beiden Enden aus zu erfolgen habe. Im Juli 1886 wurden die Ar-

beiten wieder aufgenommen und zwar mit Bohrung von beiden Enden her, während von Anlage eines Schachtes abgesehen wurde. Die Fortschritte des Baues wurden erschwert einmal durch den Gebirgsdruck auf der Seite nach Parma, welcher ein sehr vorsichtiges und kräftiges Untermauern erfordert, dann aber trotz der Luftzuführung (gepresste Luft) auf der Seite nach Spezia durch die Ansammlung brennbarer Gase sowie durch Wasseradern. Beides befindet sich in Spalten und Rissen der zu durchbohrenden eigenthümlichen Schichtung; während der Hauptrücken einen Grat aus Kalk- bezw. Thonschiefer in sich hat, besteht dessen umfangreiche Bedeckung aus festen Thonarten, mehr oder minder kalkhaltig, durchsetzt von einzelnen Sandnestern. Anfangs April dieses Jahres, verloren durch eine unvermuthet plötzliche Gasexplosion — welche diesmal nicht als „schlagendes Wetter" zu bezeichnen war — 15 Arbeiter von 18 dort im Stollen beschäftigten das Leben, trotz Anwendung aller durch die Wissenschaft und Praxis beschafften Hilfsmittel. — Nachdem nun am 30. Mai d. J. der Tunnel durchgeschlagen worden, steht zu hoffen, dass die schwierige Vollendung des Ausbaues desselben im Laufe des Jahres sich wird bewerkstelligen lassen und gleichzeitig damit die Eröffnung der ganzen Linie Parma-Spezia erfolgt, da ja der Bau von Parma bis Borgotaro und von Spezia bis Guinadi schon längst fertiggestellt bezw. im Betriebe ist.

Rovigo-Chioggia. Auf Anregung der Gemeindevertretung von Chioggia, welche Stadt an dem baldmöglichsten Bau der fünften und letzten Strecke dieser Bahn meistbetheiligt ist, veranlasst der Provinzialausschuss die politischen Abgeordneten, die Beschleunigung an maassgebender Stelle zur Sprache zu bringen.

Lokalbahnen der Provinz Ferrara. Die Provinzialverwaltung genehmigte die Vorschläge des bezüglichen Ausschusses, betreffend den Bau der drei Linien Pieve-Ferrara-Pontelagoscuro, Ferrara-Copparo und Migliarino-Portomaggiore.

Lecce-Francavilla. Der Ausschuss für diese Linie (und deren Abzweigung Novoli-Nardò) ist behufs Beschleunigung der Bauausführung bei dem Ministerium vorstellig geworden und hat sich erboten, zur Verfügung der Regierung für eine gewisse Kasse den zehnten Theil der Baukosten, rund 800 000 L., einzuzahlen, wenn der Bau der ganzen Linie noch in diesem oder spätestens zu Anfang des nächsten Jahres begonnen würde.

Biella-Oleggio-Vanzaghello. Die Oberleitung der Nordmailändischen Bahnen hat sich bereit erklärt, die Betriebsführung dieser in Anschluss an Novara-Seregno zu erbauenden Linie zu übernehmen.

Lokalbahn Cancello-Montesarchio. Die Herren James Hendrey und Ingenieur L. De Mayo, welche s. Zt. den Antrag auf Bau und Betrieb dieser Schmalspurbahn gestellt hatten, stellten nachträglich zu demselben noch das Gesuch um Bewilligung einer Beihilfe von 3 000 L. auf 1 km für 35 Jahre. Der obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat den Bau der Linie als im öffentlichen Nutzen liegend erklärt und eine staatliche Beihilfe von 2 500 L. auf 1 km für 35 Jahre befürwortet.

Schmalspurbahn Erba-Bellagio. Die nämliche Behörde hat sich für Genehmigung der Konzession für diese Lokalbahn ausgesprochen, jedoch ohne staatsseitige Beihilfe.

Neapel-Piedimonte d'Alife. Der Provinzialrath von Caserta hat beschlossen, dem jeweiligen Konzessionär dieser Schmalspurlinie (gleichviel ob von Neapel, Caserta oder Sa. Maria Capua ausgehend über Cajazzo nach Piedimonte) einen bedingungslosen Zuschuss von 500 L. auf 1 km für 35 Jahre des Betriebes der ganzen Linie zu gewähren, sofern die Konzession in 1893 erfolgt.

Mailand-Busto Arsizio-Oleggio und -Biella. Der aus betheiligten Gemeinden berufene Ausschuss für diese Linie nebst Vertretern der interessirten Nachbarlinien beging das Gelände für die Strecke Oleggio-Romagnano-Gattinara-Cossato-Biella; hierbei wurde zugleich genauer untersucht ob der grosse Wasserdruck von 33 000 PS, welchen die Gewässer des Villeresikanals darbieten, zu benutzen sei. Dies Mittel zur Erzeugung einer bedeutenden Menge Elektrizität soll in seiner Wirkung zum Theil nach dem Mailändischen Gebiet, theils auf die gewerbreichen Gegenden von Busto und Gallarate nebst Umkreis und zum Theil nach dem Bielleser Gelände übertragen werden, doch steht die Konzessionirungsfrage noch offen.

Asti-Chivasso. Diese als Ergänzung der nunmehr fertiggestellten Linie Genua-Ovada-Acqui-Asti bereits längst ins Auge gefasste Bahn soll den Hafen Genua, das Po- und das Aostathal in gegenseitige Annäherung bringen, würde 50,6 km lang sein und nicht mit übergrossen Bauschwierigkeiten zu kämpfen haben. Die erforderlichen kleinen Kunstbauten (10 m und darunter) haben zusammen 352 m Länge, an grösseren sind 3 Brücken und 3 Tunnels nothwendig. Erstere sind die schräge eiserne Leonabrücke 20 m, die Pobrücke in Mauerwerk 11 Bogen zu je 20 m und die schräge eiserne Brücke über den Kanal Cavour, 2 Bogen zu je 25 m Lichtweite; von den Tunnels ist der von Montechiaro 650 m, der von Cocconato 2 440 m und der von Gran Mogol nur 180 m lang. Die 9 in Aussicht genommenen Bahnhöfe heissen Serravalle d'Asti, Cossombrato (-Chiusano), Montechiaro d'Asti, Montiglio, Cocconato Brozolo, Brusasco, Lauriano und Castelborgone, wozu noch die 4 Haltestellen Sessant, Settime, Colcavagno und Montea da Po treten. Der Voranschlag beträgt rund 14 000 000 L.

Lokalbahn Mondovì-Villanova Mondovì. Der endgültige Bauentwurf für diese Bahn nebst Abzweigung zu den Kiesgruben, zusammen 8,2 km, ist eingereicht, mit dem gleichzeitigen Antrag auf Konzession zum Bau und Betrieb nebst Staatsbeihilfe von 3 000 L. auf 1 km für 70 Jahre. Ausser den 3 Bahnhöfen Mondovì, Villanova und Cave (Gruben) sind noch die Haltestelle Mondovì-Hilfsbahnhof, Baila, Bongiovanni und Frabosa Bossea in Aussicht genommen. Nennenswerthe Kunstbauten kommen nicht vor, dagegen sind 26 Uebergänge zu ebener Erde nothwendig. Die beiden Tendermaschinen sollen 3 gekuppelte Achsen haben und die Personenwagen (4 III. Klasse und 2 gemischte I. und II. Klasse) sollen sämmtlich nach Amerikanischem Durchgangsystem sein. Die Anlagekosten würden sich auf 484 000 L. belaufen, davon 147 000 L. für Roll- und Betriebsmaterial.

Albano-Velletri. Auf Ansuchen der betheiligten Provinz- und Gemeindevertretungen um Verlängerung dieser Linie hat Minister Genala durch die Verwaltung der Südbahnen Einleitungen treffen lassen.

Lecco-Francavilla. Seitens der Südbahngesellschaft ist der angeordnete endgültige Bauentwurf eingereicht.

Sulmona-Isernia. Am 30. Juli d. J. fiel die Scheidewand zwischen den beiden Theilen des Majellatunnels in dem von 2 Unternehmern ausgeführten wichtigsten Stücke der Linie. Die hohe Lage (nahezu 1 300 m über Meereshöhe), sowie die örtlichen und klimatischen Verhältnisse haben den Bau sehr verzögert, namentlich wegen der Schwierigkeit des Heranschaffens von Bauerfordernissen. Gegenwärtig ist zu diesem Zweck vorübergehend eine Zahnradbahn gelegt. Nach dem Voranschlage waren die Kosten auf rund 80 000 000 L. bemessen, doch reicht dies voraussichtlich nicht aus. Man hofft jetzt, die Linie binnen 3 Jahren vollendet zu haben; nach dem Vertrage brauchte sie erst in 1897 in Betrieb gesetzt zu werden.

Spezia Hafen. Bezüglich der Verbindung der beiden einmündenden Linien Genua-Pisa und Genua-Parma mit der Hafenanlände hat die Stadtverwaltung den für geeignet befundenen Entwurf dem Ministerium eingereicht und die Konzession für Bau und Betrieb beantragt, falls der Staat nicht selber baldmöglichst die Ausführung nach besagtem Plan übernehmen könnte. Die Durchführung der Ligurisch-Toskanischen wie der Parmesischen Linie mit Verbindungs- und Zweiggeleisen nach dem Hafen und die Errichtung des neuen Hafens erfordern rund 1 200 000 L.

Aulla-Lucca. Die staatsseitige Bauleitung hat dem Ministerium die endgültigen Entwürfe für die letzten 3 Bauloose ab Castelnuovo di Garfagnana-Piazza al Serchio-Minucciano-Molino di Ajola eingereicht, womit die Vorarbeiten für die ganze Linie beendigt sind.

Florenz. Der neue Bahnhof auf dem Marsfelde, welcher in erster Linie durch die Uebernahme des Güterverkehres den Bahnhof Porta Prato entlasten und die neue Linie ab Faenza aufnehmen soll, erhält den Namen S. Maria Novella. Den Bau übernimmt der Staat nach Maassgabe des bestehenden Vertrages unter Vollendung innerhalb 6 Jahren.

Aus Grossbritannien.

Die bestimmungswidrige Benutzung einer Ausflugsfahrkarte führte kürzlich in London zu einer bemerkenswerthen richterlichen Entscheidung. Die London, Brighton und Südküstebahn gibt Ausflug-Rückfahrkarten II. Klasse für die 81,4 km lange Strecke London-Brighton, gültig vom Sonnabend bis zum darauffolgenden Dienstag, für den ermässigten Preis von 8,5 *M.* aus. Ein Reisender hatte zu wiederholten Malen derartige Fahrkarten benutzt, aber den Zug, statt in Brighton, bereits in Hassocks, 11,3 km vor dem Endziel, verlassen, um den Mehrbetrag von 0,7 *M.*, den die gewöhnlichen Rückfahrkarten bis Hassocks gekostet hätten, zu sparen. Die Eisenbahngesellschaft verklagte ihn nunmehr auf Erstattung der vollen Summe, welche für Einzelfahrkarten bis Hassocks in den drei nachweisbaren Fällen zu zahlen gewesen wäre. Sie machte geltend, dass die Karten nur für die darauf bezeichnete Strecke gültig seien, woraus hervorgehe, dass sie bei bestimmungswidriger Verwendung der Karten berechtigt sei, den vollen

Fahrpreis nachzufordern. Der Richter schloss sich dieser Ansicht an. Der Anschauung des Beklagten, dass doch der Reisende nach Belieben den Zug vor Erreichung des Ziels verlassen könne oder dass ihm doch mindestens der für die Ausflugskarte bezahlte Betrag gutgerechnet werden müsse, sei um deswillen nicht beizutreten, weil auf der Karte die Bestimmungen über deren Benutzung angegeben seien, bei deren Uebertretung die Fahrkarte ihre Bedeutung als solche verliere. Der Gesellschaft wurde hiernach der eingeklagte Betrag von 40 ℳ für 3 Einzelreisen von London bis Hassocks zugesprochen.

Jahresversammlung des Englischen Trambahninstituts.

Bei der unlängst in London stattgefundenen Versammlung sprach der Vorsitzende W. J. Carruthers-Wain sein Bedauern über den Rückgang der Einnahmen der Trambahnen aus, der trotz der Zunahme des Verkehrs stattgefunden hat. Die Zahl der beförderten Reisenden ist von 565 000 000 im Jahre 1891 auf 581 000 000 im Jahre 1892 angewachsen. Er bedauerte ferner, dass seit 1883 nicht mehr als 53 km Trambahnen mit elektrischem Betrieb erbaut worden seien, während in den Vereinigten Staaten, wo man mit dem Bau solcher Bahnen erst 1887 begonnen habe, die Elektrizität bereits auf 5 700 km Trambahnen und bei 5 851 Wagen, die jährlich 250 000 000 Reisende befördern, angewendet sei. Ein Herr L. Epstein machte einige Bemerkungen über den Betrieb der elektrischen Wagen in Birmingham, von denen sechs mit Akkumulatoren seiner Bauart ausgestattet sind. Im ganzen sind 12 Satz Akkumulatoren beschafft worden. Die ersten wurden im vergangenen Dezember eingestellt und im Januar und Februar d. J. ergab sich, dass aus Anlass der Schneefälle und der schlechten Beschaffenheit der Strassen eine Kraft von 33 indizirten Pferdestärken erforderlich war, um einen Wagen auf einer Steigung 1 : 25 bergan zu ziehen. Die 12 Satz Akkumulatoren haben nach Epstein's Bericht im verflossenen Halbjahr zufriedenstellend gearbeitet und es sind in dieser Zeit weder Reparaturen noch der Ersatz von Platten, deren Zahl sich auf 10 000 beläuft, nöthig geworden. Jeder Akkumulatorsatz hat 10 000, alle zusammen 120 000 km zurückgelegt. Mit den Akkumulatoren sind nicht mehr Betriebsstörungen vorgekommen, als bei den in derselben Stadt und von derselben Gesellschaft angewendeten Kabel- und Dampfwagen. Nach Epstein betragen die Anlagekosten für 1 km Trambahnen mit oberirdischer Stromführung rund 50 000 ℳ, für Trambahnen mit Leitungen in Strassenhöhe 75 000 ℳ, während unter Anwendung von Akkumulatoren, bei 24 Wagen, welche einen Fünfminutendienst auf einer 10 km langen Strecke haben, die Kosten nur 250 000 ℳ betragen sollen, gegenüber 500 000 ℳ beim oberirdischen und 750 000 ℳ beim Leitungssystem, und zwar für die ganze Strecke von 10 km gerechnet. In diesen Summen sind nur die Kosten enthalten, welche bei den Systemen verschieden sind — Akkumulatoren, oberirdische Drahtleitungen, Leitungen in Strassenhöhe —, nicht aber die sonstige elektrische Einrichtung, die allen Systemen gemeinsam ist. Die Unterhaltung der in Birmingham im Betriebe befindlichen Zellen beträgt 8 ₰ für 1 Wagenkm und nach Epstein ist eine Kilometerzahl von 10 000 für jeden der 12 Satz Akkumulatoren ausreichend, um die Unterhaltungskosten zu decken.

Im weiteren kam in der Versammlung die Sprache auf die elektrische Erleuchtung einiger Wagen der Londoner Allgemeinen Omnibusgesellschaft. Dieselbe wird mit Bristolbatterien bewirkt, welche tagsüber in einem Holzgebäude nahe bei der Viktoria-Eisenbahnstation geladen werden.

Der erste Rechenschaftsbericht der Liverpooler elektrischen Hochbahn,

umfassend die ersten 4 Betriebsmonate, ist erschienen. Selbstverständlich ist auf die gewöhnlichen Werthe keine Dividende vertheilt worden, aber nach Verzinsung der Schuldverschreibungen und nach Auszahlung einer Dividende von 5 % auf die Vorzugsaktien verblieb noch ein Betrag von 17,6 % des gewöhnlichen Kapitals oder über 2,5 % jährlich, der fortgeschrieben wurde. Die gesammten Betriebskosten betrugen 80 ₰ auf 1 Zugkm, die Einnahmen 1,4 ℳ, sodass die Ausgaben rund 57 % der Einnahmen ausmachen. Auf manchen Englischen Hauptbahnen ist das Verhältniss nicht besser. Von der gesammten Ausgabe kommen 27 ₰ für 1 km auf die Zugkraft, ein fester Beleg, der an die Betriebsgesellschaft, die Electric Construction Corporation zu zahlen ist. Jeder Zug hat zwei lange Wagen. Die wirklichen Zugkraftkosten sollen geringer sein als 27 ₰. Mit der Erweiterung der Linie ist begonnen worden.

Die Benutzung der Erdrückleitung für elektrische Zugkraftzwecke

ist vom gemeinsamen Parlamentsausschuss für elektrische Kraftübertragung Joint Parliementary Committee on Electric Powers (protective clauses) freigegeben worden, zur grossen Freude der Elektriker und der Trambahngesellschaften. Den Telephon- und Eisenbahngesellschaften ist bedeutet worden, dass sie sich in den Fällen, wo es nöthig ist, durch Anlage metallischer Rückleitungen zu schützen haben. Die verhasste „Plymouth clause“ ist hierdurch ausser Kraft gesetzt; der Anwendung elektrischer Zugkraft ist damit ein Haupthinderniss aus dem Wege geräumt.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Die Versammlung am 12. September d. J. tagte unter dem Vorsitz des Herrn Geh. Ober-Regierungsrath Streckert. Herr Direktor Stroehler sprach über die Fortschritte im Klein- und Lokalbahnwesen in Gesetzgebung und Praxis in Deutschland und Oesterreich und gab über einige Lokal-Zahnrad- und Drahtseilbahnen in Salzburg und Umgebung besondere Mittheilungen. Der Vortragende betonte die Bedeutung der Kleinbahnen als Zubringer der Hauptbahnen und stellte die Bestimmungen des Preussischen Kleinbahnengesetzes in Parallele zu denen des Oesterreichischen Lokalbahngesetzes, um die charakteristischen Unterschiede zu beleuchten. In Oesterreich werden als Lokalbahnen im Sinne des dortigen Gesetzes vom Jahre 1887 alle die Bahnen angesehen, welche nicht als Vollbahnen gelten, während in Deutschland, insbesondere in Preussen, noch für die nicht als Vollbahnen anzusehenden Bahnen die Abstufungen in Nebenbahnen und Kleinbahnen in Frage kommen. Hieraus ergibt sich ohne weiteres, dass für Oesterreich der Rahmen des Gesetzes weiter gegriffen ist, als dieses z. B. im Preussischen Gesetz für Kleinbahnen der Fall sein kann. So bedarf es z. B. in Oesterreich für jede Lokalbahn einer Allerhöchsten Konzession, während bei Kleinbahnen in Preussen die behördliche Genehmigung des Regierungspräsidenten genügt. Oesterreich kennt manche Erleichterungen in technischer Beziehung, beispielsweise werden bei Bahnen, auf welche das rollende Material der Hauptbahnen übergeht, 55 m Kurvenradius zugelassen, gegen 150 m in Preussen. Auch in der Tarifbewilligung, insbesondere der Zuerkennung der halben Expeditionsgebühren, haben die Oesterreichischen Lokalbahnen den Kleinbahnen gegenüber manche Vortheile, was nach den in der Diskussion zum Vortrage geltend gemachten Ansichten darauf zurückzuführen sein dürfte, dass in Oesterreich eine Trennung zwischen Neben- und Kleinbahnen nicht besteht. Der Vortragende betont in Bezug auf die Kleinbahnen die grossen Schwierigkeiten, welche von den Strassen - Unterhaltungspflichtigen häufig gemacht werden. Es findet zu wenig die Erwägung Berücksichtigung, dass die im Strassenkörper liegende Kleinbahn die Strasse entlastet, es wird weit häufiger die Gelegenheit benutzt, den Kleinbahnunternehmer zu den Unterhaltungskosten der Strasse sowohl, als zu sonstigen Abgaben über Verhältniss heranzuziehen, ein Bestreben, welches den Ausführungserklärungen des Gesetzes widerspricht. An der Besprechung des Vortrages betheiligten sich die Herren Geh. Ober - Regierungsrath Streckert, Geh. Ober-Baurath Stambke, Geh. Regierungsrath Schwabe, Regierungs- und Baurath Dr. Zur Nieden und Regierungs-Baumeister Contag.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

§ 1 des Haftpflichtgesetzes. Keine höhere Gewalt, wenn ein Unfall durch einen ungewöhnlichen Menschenandrang zu der Eisenbahn herbeigeführt wird, falls die Veranlassung zu einem solchen Andrang alljährlich wiederkehrt. Aus den Entscheidungsgründen: Es unterliegt keinem Zweifel, dass höhere Gewalt nicht blos in einem durch Naturkräfte, sondern auch in einem durch Handlungen von Menschen herbeigeführten Ereignisse, so auch unter Umständen in einem wie eine Naturgewalt wirkenden Andrängen einer Menschenmenge bestehen kann. Von diesem Gesichtspunkte aus hat der II. Civilsenat des Reichsgerichts in dem von dem Berufungsgerichte citirten Falle (Rep. II Nr. 30/1888), wo während der Heidelberger Universitätsfeierlichkeiten an einem bestimmten Tage eine ungewöhnlich grosse Menschenmenge auf dem Mannheimer Bahnhof versammelt war, um nach Heidelberg zu fahren, und eine Frau von der auf einen einfahrenden Zug blind losstürzenden Menge unter den Zug geworfen worden war, den Einwand der höheren Gewalt für begründet gehalten. Allein damals handelte es sich um ein aussergewöhnliches Vorkommniss, welches einmal ein gewaltiges Zusammenströmen von Menschen auf dem Mannheimer Bahnhof herbeiführte; sodann wurde festgestellt, dass die Verwaltung nicht blos die äussersten Vorsichtsmaassregeln angewendet hatte, um ein geordnetes Einsteigen zu ermöglichen, und dass diese Maassregeln objektiv als zur Verhütung von Unglücksfällen zweckmässige und den Erfolg verbürgende Anordnungen zu beurtheilen seien, sondern auch, dass das

Anstürmen des Publikums, wie es statthatte, als ein über jede Voraussicht gehendes Ereigniss aufzufassen sei. Die Entscheidung des II. Civilsenats beruhte also auf einer Würdigung der besonderen Umstände des damals zur Entscheidung gestandenen Falles, welche von denjenigen des vorliegenden Falles ganz verschieden lagen. Das Canstatter Volksfest ist nicht ein besonderes aussergewöhnliches Vorkommniss; es wiederholt sich vielmehr alle Jahre, jedenfalls alle 2 Jahre, und jedesmal spielen sich, was aus den Angaben des Zeugen K. und der hiermit übereinstimmenden Feststellung in dem angefochtenen Urtheile erhellt, dieselben Szenen auf dem Cannstatter Bahnhofe ab, wie sie am 29. September 1889 stattfanden, d. h. es drängt sich im Cannstatter Bahnhofe auf dem Bahnsteige eine nach Hunderten zählende Menschenmenge zusammen, welche der Vernunft kein Gehör gibt und auf die einfahrenden Züge losstürmt. Die Eisenbahnverwaltung stand also am 29. September 1889 nicht einem ausserordentlichen Vorkommniss gegenüber; vielmehr handelte es sich bei diesem Zusammenströmen von Menschen und diesem Verhalten der Menge um ein bei dem Betriebe der Eisenbahn von Cannstatt ab regelmässig wiederkehrendes und mit diesem Betriebe im Zusammenhang stehendes Ereigniss. Ein solches kann aber begrifflich nicht als höhere Gewalt aufgefasst werden, mag man nun von der strengeren oder milderen Auffassung des Wesens der höheren Gewalt ausgehen. Dass es hierbei nicht darauf ankommen kann, obschon einmal ein Unfall, wie der in Frage stehende, auf dem Cannstatter Bahnhof während der Volksfesttage vorgekommen ist, liegt auf der Hand. Ausschlaggebend ist allein die Thatsache, dass der Umstand, welcher den Unfall herbeigeführt hat, beim Betriebe der Eisenbahn in Cannstatt aus dem bestimmten Anlasse sich mit Regelmässigkeit wiederholt, wozu überdies im vorliegenden Falle noch kommt, dass, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, die Aufstellung von 38 Bediensteten auf dem Bahnsteige nicht genügend war und sich dessen die Bahnverwaltung auch bewusst sein musste.

(Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 9. Februar 1893 in S. J. Zimmermann gegen den Kgl. Württemb. Fiskus.)

Verschiedenes.

v. O. **Versicherung von Beamten ausländischer Eisenbahnen.** Ausländische Eisenbahngesellschaften, welche den Betrieb von innerhalb des Deutschen Reichs belegenen, den Grenzverkehr vermittelnden Eisenbahnstrecken pachtweise übernommen haben, sind, insoweit diesen Bahntheilen die Bedeutung von selbständigen, inländischen, nach dem Ausdehnungsgesetz vom 28. Mai 1885 versicherungspflichtigen Betrieben zuzuerkennen ist, als Mitglieder der Privatbahn-Berufsgenossenschaft in deren Kataster aufzunehmen. Das Personal ist insoweit gegen Unfall versichert, als seine Beschäftigung auf den betreffenden Deutschen Eisenbahnstrecken stattfindet, wobei die Berechnung der Beiträge unter Zugrundelegung derjenigen Lohn- und Gehaltsbeiträge zu erfolgen hat, welche auf die Thätigkeit desselben auf jenen Strecken entfällt. (Amtl. Nachr. 1893, Nr. 16.)

Personalnachrichten.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Die Direktion dieser Eisenbahngesellschaft bringt zur Kenntniss, dass ihr langjähriger verdienstvoller Betriebsleiter und Oberinspektor, Herr Franz Illich, Kaiserlicher Rath, Ritter des Franz Josefordens usw. nach langem schweren Leiden am 27. September d. J. in Linz verschieden ist.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: der Geheime Baurath Blumberg, bisher in Bromberg, als Direktor des Eisenbahn-Betriebsamtes nach Flensburg, die Regierungs- und Bauräthe Frankenfeld, bisher in Posen, als Direktor (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamtes nach Bromberg, Buchholtz, bisher in Nordhausen, als Mitglied an das Eisenbahn-Betriebsamt (Posen-Thorn) in Posen, Crüger, bisher in Magdeburg, als Mitglied an das Eisenbahn-Betriebsamt in Nordhausen, Thelen, bisher im technischen Eisenbahnbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, nach Hannover behufs Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion daselbst und Schwering, bisher in Hannover, nach Berlin unter Verleihung der Stelle eines Baubeamten im technischen Eisenbahnbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, der Eisenbahndirektor Goepel, bisher in Paderborn, als Mitglied an das Eisenbahn-Betriebsamt (Hannover-Rheine) in Hannover, der Baurath Caspar, bisher in Gotha, als Mitglied an das Eisenbahn-Betriebsamt in Neisse, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Sommerfeldt, bisher in Cüstrin, als Mitglied an das Eisenbahn-Betriebsamt in Essen, Hagenbeck, bisher in Bromberg, nach Magdeburg behufs Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion daselbst, Jeran, bisher in Bromberg, nach Hirschberg i. Schl. als Vorsteher der Eisenbahn-Bauinspektion daselbst, Harm, bisher in Elbing, als Mitglied an das Eisenbahn-Betriebsamt (Wittenberge-Leipzig) in Magdeburg und Blunck, bisher in Magdeburg, als Mitglied an das Eisenbahn-Betriebsamt (Düsseldorf-Elberfeld) in Düsseldorf, sowie die Eisenbahn-Bauinspektoren Maiss, bisher in Hannover, als Vorsteher des Materialienbüreaus der Eisenbahndirektion (rechtsrh.) nach Köln und Leitzmann, bisher in Köln, als Vorsteher der Hauptwerkstätte nach Erfurt.

Der Regierungs- und Baurath Maret in Hannover ist der Eisenbahndirektion daselbst zur Beschäftigung überwiesen worden.

Verliehen sind: dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Niese in Gotha die Stelle des Vorstehers der Eisenbahn-Bauinspektion I daselbst sowie den Eisenbahn-Bauinspektoren Falke in Berlin die Stelle eines Baubeamten im technischen Eisenbahnbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und Gilles, bisher im technischen Eisenbahnbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, die Stelle eines Mitgliedes des Eisenbahn-Betriebsamtes (Berlin-Lehrte) in Berlin.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin ist am 1. d. Mts. der neuerbaute Rangirbahnhof bei Pankow in Betrieb genommen worden.

Berlin, den 4. Oktober 1893. (2176)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg sind am 1. d. Mts. die bisher nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Glietzig für den Stückgut- und Eilstückgutverkehr und die an der Strecke Thorn-Jablonowo zwischen Schönsee und Briesen gelegene Haltestelle Zielen für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Stückgut, Leichen, lebenden Thieren und schwerwiegenden Fahrzeugen auf der Haltestelle Zielen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Ferner wird der bisher nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtete Personenhaltepunkt Waldhausen am 15. d. Mts. für den Stückgut- und Eilstückgutverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 4. Oktober 1893. (2177)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Nilbau. Am 15. Oktober d. J. wird die zwischen Glogau und Klopschen belegene Haltestelle Nilbau für die Abfertigung von Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Thieren eröffnet. Zur Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist diese Haltestelle nicht geeignet. Bis zur Aufnahme in die nächsten Tarifnachträge berechnen sich die Entfernungen bezw. Frachtsätze im Binnen- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen nach den unter Anstoss von 5 km an Klopschen oder von 11 km an Glogau sich ergebenden jeweiligen niedrigsten Gesammtentfernungen und nach der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle bezw. nach den für die allgemeinen Ausnahmetarife bestehenden Kilometer-Tariftabellen. Die Frachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen etc. sind bei den betheiligten Dienststellen sowie im Verkehrsbüreau zu erfragen. Die durch Anstoss von 5 bezw. 11 km an Klopschen bezw. Glogau sich ergebenden Entfernungen gelten auch für die Berechnung der Preise für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren.

Breslau, den 4. Oktober 1893. (2178)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit werden die an der Bahnstrecke Waren-Neubrandenburg der Mecklenburgischen Südbahn belegenen, mit dem 1. Oktober d. J. neu eröffneten Haltestellen Charlottenhof i/M. und Schwastorf-Dratow

in den Nord-Ostsee-Verbands-Güter- und Vieh- etc. Tarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen alle Verbandsstationen Auskunft.

Altona, den 1. Oktober 1893. (2179)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. wird die Station Offenbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in den Ausnahmetarif A einbezogen.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 4. Oktober 1893. (2180)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch) etc. - Oldenburg. Soweit durch die mit dem 1. Oktober d. J. zur Einführung kommenden anderweiten Entfernungen und Frachtsätze für die Kölner Güterbahnhöfe Erhöhungen gegen die bis dahin gültigen Sätze eintreten, bleiben letztere noch bis zum 15. November d. J. in Gültigkeit.

Oldenburg, den 2. Oktober 1893. (2181)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin. Für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Brikets von den Gruben des Waldenburger und Neuroder Kohlenreviers kommen mit Gültigkeit vom 10. Oktober d. J. ab neue Frachtsätze nach den Stationen Pankow-Schönhausen und Alt - Mädewitz des diesseitigen Bezirks zur Einführung und zwar nach Pankow-Schönhausen in Höhe der Frachtsätze für Berlin, Stettiner Bahnhof, zuzüglich 0,011 ℳ für 100 kg, nach Alt-Mädewitz in Höhe der Frachtsätze für Wriezen a. O.

Berlin, den 2. Oktober 1893. (2182MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Oktober d. J. treten zum Gütertarifheft 1 (Verkehr Pfalz-Elsass-Lothringen und Luxemburg) der I. Nachtrag und zum Tarifheft 5 (Verkehr Baden - Elsass - Lothringen und Luxemburg) der IV. Nachtrag in Kraft. U. a. ist darin bei den Ausnahmetarifen 8 (für Getreide usw.) und 9 (für Blei in Blöcken) von Ludwigshafen a/Rh. und Mannheim nach Basel und vorgelegenen Stationen ersichtlich gemacht, für welche Stationen der Reichsbahn die Ausnahmefrachtsätze gelten.

Der Nachtrag IV zum Tarifheft 5 enthält ferner besondere Bestimmungen, sowie Entfernungen und Frachtsätze für die neu in den Verband einbezogenen Stationen der Mannheim - Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Bahn. Ausserdem sind die Stationen Auggen und Sommerau der Badischen Bahn und die Stationen der Bregthalbahn in den direkten Tarif einbezogen worden.

Die auf Seite 3 des Nachtrags IV zum Tarifheft 5 unter III b vorgesehene Verkehrsbeschränkung für die Station Neckarhausen (Lokalbahn) fällt fort, da diese Station inzwischen auch für den Stückgutverkehr eröffnet worden ist. Kostenfrei.

Strassburg, den 28. Sept. 1893. (2183)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Direkter Vieh- etc. Verkehr mit der Alt-Damm - Colberger Eisenbahn. Am 15. Oktober 1893 gelangt für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen einigen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Bromberg einerseits und den Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif zur Einführung. Derselbe enthält unter Berücksichtigung der durch die Einführung der neuen Verkehrsordnung bedingten Aenderungen einen Neudruck der Bestimmungen des Tarifs vom 1. November 1888.

Die abweichenden bezw. ergänzenden Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands haben die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde gefunden.

Exemplare des neuen Tarifs können durch das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, und die betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von 0,45 ℳ das Stück bezogen werden.

Berlin, den 29. September 1893. (2184)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1894 werden die ab 1. Mai 1893 eingeführten Frachtsätze für Thoneisenstein in Ladungen von 10 000 kg von Cilli, Station der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, nach Ludwigshafen a/Rhein (2,02 ℳ für 100 kg) und nach Mannheim Bad. B. (1,99 ℳ für 100 kg) aufgehoben.

München, im September 1893. (2185)
Generaldirektion der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Oktober l. J. wird die am 10. Juni l. J. bekannt gemachte Frachtermässigung für Streu- und Futtermittel auch auf gewisse Arten von künstlichen Düngemitteln bei Sendungen in Wagenladungen ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterabfertigungsstellen.

Karlsruhe, den 3. Oktober 1893. (2186)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 10. Oktober l. J. treten für den Leichen-, Thier- und Fahrzeug-Verkehr zwischen Mannheim, Bruchsal, Bretten und Durlach, Stationen der Badischen Bahn, einerseits und Albisheim a. d. Pfrimm, Börrstadt, Göllheim-Dreisen, Harxheim - Zell, Kirchheimbolanden, Marnheim und Morschheim-Ilbesheim, Stationen der Pfälzischen Bahn, andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 3. Oktober 1893. (2187)
Namens des Verbandes: Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn. Die nach unseren Veröffentlichungen im Binnenverkehr der Main-Neckarbahn, im direkten Verkehr derselben mit der Grossherzoglich Badischen Staatsbahn sowie mit der Mannheim-Weinheim - Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn bis zum 30. September d. J. zu gewährende Frachtermässigung in der Höhe eines Drittels der Fracht für Futter- und Streumittel sowie für Sämereien wird bis zum 1. Mai 1894 weiter bewilligt.

Darmstadt, den 2. Oktober 1893. (2188)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Sammelladungsverkehr Oesterreich-Lindau-Vorarlberg. Infolge der mit Gültigkeit ab 1. Juli a. c. erfolgten Einführung eines neuen Tarifs für den Güterverkehr Oesterreich-Lindau-Vorarlberg erfährt die in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 1 vom 4. Januar 1893, (P. 52 der amtlichen Bekanntmachungen) publizirte Kundmachung, betreffend die Zusammenladung von Gütern der Klasse A und des Ausnahmetarifs 26 b eine Aenderung dahin, dass hierfür nunmehr die respektiven Frachtsätze der Klasse A und des Ausnahmetarifs 26 b des genannten neuen Tarifs in Anwendung zu kommen haben.

Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen sind die im Tarif Theil I für den vorzitirten Verbandverkehr (gültig ab 1. Juli 1893) festgesetzten Bestimmungen maassgebend.

Wien, am 30. September 1893. (2189)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Ungarn und Frankreich. Frachtermässigung im Rückvergütungswege für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate. Mit Gültigkeit vom 1. November 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1894, werden für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten und Mühlenfabrikaten im Verkehre zwischen den in den Tarif Theil III, Heft 2 vom 15. April 1891 für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband einbezogenen Ungarischen Stationen einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits rücksichtlich jener Relationen, deren Frachtsätze durch die ermässigten Ausnahmetarife der Russischen und Sächsischen Staatsbahnen, sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unterboten werden, die nachweisbar niedrigsten Umkartirungsfrachten, gekürzt um 40 Cts. pro Tonne, im Rückvergütungswege gewährleistet.

Die Abfertigung der Sendungen muss auf Grund des vorstehend genannten Tarifs, bezw. im Verkehre mit jenen Französischen Stationen, die im Oesterr.-Ungar. - Französischen Verbandstarife nicht aufgenommen sind, auf Grund der einschlägigen Lokal- und Verbandstarife stattfinden.

Die gleiche Frachtberechnung tritt auch bezüglich jener Sendungen ein, welche auf Grund der Bestimmungen des vorbezeichneten Tarifs des Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverbandes reexpedirt werden.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe, welche längstens bis 31. März 1895 bei der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen einzureichen sind.

Wien, am 28. September 1893. (2190)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Zum Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im diesseitigen Binnenverkehr vom 1. Januar 1893 tritt am 1. Oktober d. J. ein Nachtrag II in Geltung.

Derselbe enthält Aenderungen einiger Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung, namentlich hinsichtlich der Ausdehnung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf 10 Tage.

Strassburg, den 29. Sept. 1893. (2191)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Blankensee - Woldegk - Strasburger Eisenbahn und Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn. An Stelle des Lokaltarifs für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden und des Lokalgütertarifs, sowie des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, sämmtlich gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Neustrelitz - Wesenberg - Mirower Eisenbahn und an Stelle des Gütertarifs für den Binnenverkehr der Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahn, gültig vom Tage der Betriebseröffnung, treten mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahn für beide Bahnen gemeinschaftliche von der Grossherzoglich Mecklenburgischen Landesregierung genehmigte neue Tarife in Kraft und zwar:

1. ein Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck,
2. ein Gütertarif und
3. ein Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.

Abdrücke der neuen Tarife sind von den Stationen käuflich zu beziehen.

Wesenberg, den 1. Oktober 1893. (2192)
Der Vorstand.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle, als: Dreh- und Hobelspähne von Schweisseisen und Stahl, alte Schienen und Weichentheile, Gusseisen, Radreifen, Schweiss- und Flusseisen usw. sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Materialienbüreau, Rosenstrasse hierselbst, eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:

„Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“

bis zum 26. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Käufer.

Oldenburg, den 28. Sept. 1893. (2174B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Neueste Orts- und Landeskunde.

Soeben erscheint und ist in allen Buchhandlungen zu haben:

Neumanns Orts-Lexikon des Deutschen Reichs,

dritte, von Direktor W. Keil neubearbeitete u. vermehrte Auflage, mit vielen Städteplänen, statistischen Karten, Wappenbildern ꝛc.

Ein Hilfsbuch ersten Ranges, enthält in ca. 70,000 Artikeln alle auf Deutschland bezüglichen topographischen Namen, sämtliche Staaten und deren Verwaltungsbezirke sowie alle irgendwie erwähnenswerten Ortschaften, die Einwohnerzahlen nach neuestem offiziellen Material, die Erhebungen über die Religionsverhältnisse, Angaben über die Verkehrsanstalten, die Gerichtsorganisation, Industrie, Handel und Gewerbe sowie zahlreiche historische Notizen jedem Land und Ort beigefügt, kurz, das Wissenswerteste von allen Staaten und Verwaltungsbezirken, Flüssen und Bergen, Städten, Dörfern und Wohnorten im Deutschen Reich.

26 Lieferungen zu je 50 Pf. oder in Halbleder geb. 15 Mk.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

1. Preis Weltausstellung Wien. 1. Preis Braunschweig 1877 und 1881.

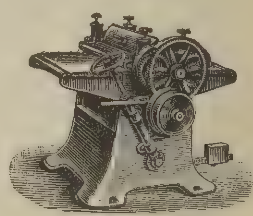

Kreissäge.

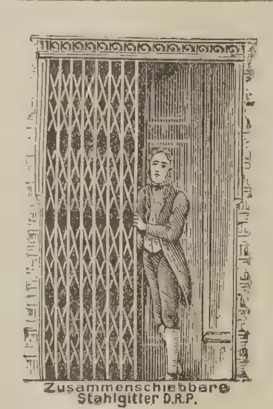
Heckner & Co.

Braunschweig.

Specialfabrik für Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen neuester, bestbewährter Construction.

Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.


Hobelmaschine.


Zusammenschiebbare Stahlgitter D.R.P.

Zusammenschiebbares Bostwick Stahlgitter

D. R.-P.

Zusammenschiebbar bis auf 1/15 seiner ausgezogenen Fläche in vertikaler oder horizontaler Richtung, überraschend leicht zu handhaben. Ersatz für schwere **Thorwege**, für **Eingänge** und **Einfahrten** bei **Park-**, **Garten-**, **Hof-** und **Fabrik-Einfriedigungen**. Ferner als diebessichere **Fenster-**, **Thür-** und **Korridor-Verschlüsse** isolirt liegender **Villen**, für **Banken**, **Kaufhäuser** etc.

Prospecte gratis.

Alleinige Fabrikanten:

Berliner Bauanstalt für Eisenkonstructionen
Fabrik für Trägerwellblech u. Rolljalousien

E. de la Sauce & Kloss

Berlin N., Usedom-Strasse 8.

Telegr.-Adresse: Saucekloss. — Telephon Amt III No. 674 u. 1203.

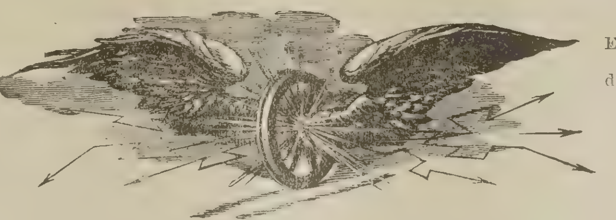


Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Gustav Pickhardt in Bonn a. Rh. bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 79. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 11. Oktober 1893.

Dieser Nummer liegt der 2. und 3. Bogen (Schluss) des mit dem Tage der Ausgabe in Wirksamkeit tretenden I. Nachtrages zum Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bei.

Inhalt:

Deutsche Eisenbahnbauten im Auslande.

Von Gustav Krenke. (Nachdruck verboten.)

Wie im gewerblichen Leben, so kann man auch bezüglich des Eisenbahnbaues von Ein- und Ausfuhr sprechen. Länder, die infolge ihrer Kulturentwickelung oder ihrer Bodenbeschaffenheit nicht über leistungsfähige Schienenwalzwerke, über Lokomotiv- und Wagenfabriken, über geschulte Ingenieure verfügen, sind gezwungen, die Hilfe des Auslandes beim Eisenbahnbau in Anspruch zu nehmen, sie haben also gewissermaassen eine Einfuhr von Eisenbahnen. Dies geschieht gewöhnlich in der Weise, dass der eisenbahnbedürftige Staat, wenn er die Mittel zum Eisenbahnbau besitzt oder sich durch Anleihen verschaffen kann, die ihm fehlenden Ingenieure aus dem Auslande beruft und von diesen die Eisenbahn für Staatsrechnung herstellen lässt. Sind indessen die Baumittel nicht vorhanden, so ertheilt der Staat die Konzession zum Bau und Betriebe einer Finanzgruppe, die dann unter Betheiligung von Schienenwalzwerken, Lokomotiv- und Wagen-Bauanstalten eine Gesellschaft zur Ausführung des Unternehmens bildet. In beiden Fällen beziehen nun die bauleitenden Ingenieure fast den gesammten Bedarf an Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug, Lokomotiven, Wagen und sonstigen Betriebsmitteln aus ihrem Heimathlande und dieses erhält lohnenden Verdienst für seine Fabriken und deren Arbeiter. Es ist daher ein alter Erfahrungssatz, dass dasjenige Land, welches das Geld zum Eisenbahnbau hergibt, auch den beim Bau und meistens auch beim Betriebe zu erzielenden Verdienst einsteckt.

Doch wer liefert dem eisenbahnbedürftigen Lande die nöthigen Ingenieure und Baustoffe oder wer führt die Eisenbahnen aus? Es sind das diejenigen Staaten, die früh mit dem Eisenbahnbau begonnen und ihr Gebiet schnell mit einem engmaschigen Eisenbahnnetze bedeckt haben. Dadurch ist ein grosser Stamm von geschulten Eisenbahn-Baubeamten herangezogen worden, die nun in der Heimath keine Beschäftigung mehr finden; ebenso haben sich die Schienenwalzwerke, die Lokomotiv- und Wagen-Bauanstalten auf einen grossen Absatz eingerichtet und harren nun vergeblich auf Abnehmer im Inlande. Solche Länder sind also gezwungen, ihren Ueberschuss an die eisenbahnbedürftigen Staaten gegen entsprechenden Gewinn abzugeben; der Vermittelung dabei unterziehen sich im allgemeinen die Bankanstalten, theils unter Uebernahme von Anleihen, theils unter Erwerbung von Konzessionen.

Von den beiden Ländern, die man als Wiege der Lokomotiveisenbahn betrachten darf, Nordamerika und England, brauchte ersteres Jahrzehnte, um sein eigenes weit ausgedehntes Gebiet mit Schienenwegen zu versehen; erst in neuerer Zeit

haben die Vereinigten Staaten ihre Thätigkeit auf Mexiko, Kolumbia, Ecuador und Chile ausgedehnt, auch in Japan und China (allerdings wenig erfolgreiche) Versuche gemacht. England dagegen hatte schnell die verhältnissmässig kleine Inselgruppe mit einem dichten Schienennetz überzogen und gab alsdann seinen Ueberschuss mit grossem Nutzen an das Ausland ab; Engländer bauten die erste Dänische und Norwegische Bahn, unternahmen in Schweden u. a. die nördlichste Bahn Europas, drangen in das selbst sehr gewerbthätige Belgien ein, drängten Russland und Spanien eine willkürliche Spurweite auf, stellten auf der Balkanhalbinsel die ersten Bahnen her, versahen in Afrika Aegypten, das Kapland, Natal und den Oranje-Freistaat mit Bahnen, legten in Asien ausser drei Unternehmungen in Kleinasien ein ausgedehntes Eisenbahnnetz in Ostindien an, bedeckten Australien mit Eisenbahnen, die in nicht ferner Zeit diesen neuesten Welttheil durchqueren werden; endlich sind in Amerika die Bahnen von Kanada ausschliesslich, diejenigen von Mexiko, Mittelamerika, Venezuela zum Theil, und diejenigen von Brasilien, Uruguay, Argentinien und Peru mit wenigen Ausnahmen in Englischen Händen.

Jahrzehnte lang hatten die Engländer keinen ernstlichen Mitbewerber um den Bau von Eisenbahnen; zuerst traten die Franzosen, mit denen die Belgier später im Bunde gingen, in den Wettbewerb ein und stellten Bahnen in Russland, Oesterreich, Serbien, Italien, Spanien, Portugal, Griechenland, Algerien, Senegambien, Tonkin, vereinzelt auch in Venezuela, Brasilien, Argentinien und Ecuador her. Zuletzt trat Deutschland in den Reigen ein, doch erfolgte sein Auftreten unter einem so ungünstigen Gestirn, dass leider auch von seinen ersten Leistungen bezüglich des Eisenbahnbaues im Auslande die auf Deutsche Erzeugnisse gelegentlich der Weltausstellung in Philadelphia angewandte Bezeichnung: „Billig und schlecht“ nicht zurückgewiesen werden kann.

In rascher Folge hatte Strousberg in jenem wirthschaftlichen Aufschwung, auf den nach dem Gründungsschwindel zu Anfang der siebziger Jahre der Rückschlag erfolgte, die Tilsit-Insterburger, Berlin-Görlitzer, Rechte Oderufer-, Halle-Sorau-Gubener, Märkisch-Posener und die Hannover-Altenbekener Bahn gebaut; aber diese umfassende Thätigkeit genügte seinem rastlosen Geiste noch nicht, er unternahm auch in Ungarn den Bau der durch Gesetz vom 15. Oktober 1872 konzessionirten Waagthalbahn von Pressburg über Tyrnau und Waag-Neustadtl nach Trentschin (121 km), sowie der am 24. Februar 1869 bezw. am 27. Juni 1870 konzessionirten Ungarischen Nordostbahn von Debretschin über Kiralyhaza nach Szigeth und von Kiralyhaza über Batyu, Csap und Satoralja-Ujhely nach Kaschau nebst den Zweigbahnen Batyu-Munkatsch, Csap-Nyiregyhaza, Csap-Unghvar und Satoralja-Ujhely-Szerencs (zusammen 574 km). Bezüglich der Waagthalbahn stellte die Eisenbahngesellschaft eine Haupt-Schuldurkunde an Strousberg aus, der daraufhin Theil-Schuldverschreibungen zur Beschaffung der Baumittel ausgab; die Zinsen dieser Theil-Schuldverschreibungen konnten indessen nicht eingelöst werden und daraus entstanden eine Reihe von Rechtsstreitigkeiten, die dem Deutschen Namen nicht gerade förderlich waren. Bezüglich der Ungarischen Nordostbahn gelang es Strousberg, sich noch rechtzeitig des gefährlichen Baugeschäfts zu entledigen und seine Rechte und Pflichten an eine Wiener Bankanstalt abzutreten, die zum nicht geringen Theil infolge eigener Missgriffe einen Verlust von 10 Millionen Gulden erfuhr; es konnte nicht ausbleiben, dass auch diese Angelegenheit nur Misstrauen gegen Deutsche Unternehmer schuf.

Noch unglücklicher für den Deutschen Namen war die Rumänische Eisenbahnunternehmung Strousberg's. Die Thronbesteigung eines Hohenzollernprinzen, des Fürsten Karl, im Jahre 1868 hatte in Rumänien dem Eingang Deutschen Wesens die Wege geebnet; die Strousberg'sche Misswirthschaft verdarb alles auf Jahrzehnte hinaus. Am 3. Dezember 1868 erhielt Strousberg im Verein mit den Herzögen von Ujest und von Ratibor, sowie dem Grafen Lehndorf die Konzession für die Linien: Roman-Tecuciu-Barbosi-Galatz nebst Zweigbahn Tecuciu-Berlad und Hafenbahn in Galatz, ferner Barbosi-Braila-Chitila-Bukarest nebst Hafenbahn in Braila und Verbindungsbahn in Bukarest, endlich Chitila-Crajowa-Verciorova (zusammen 919 km) unter der Bedingung, dass die Strecke Bukarest-Galatz bis 18. Juni, die Fortsetzung Barbosi-Roman bis 18. Dezember 1871 fertiggestellt sein sollte. Am 27. Dezember 1870 eröffnete die Bauunternehmung die Strecken Roman-Galatz (239 km) und Bukarest-Braila (228 km) und verlangte nun, dass die Regierung die am 1. Januar 1871 fälligen Zinsen der von der Bauunternehmung ausgegebenen Schuldverschreibungen bezahle. Da aber diese Linien nicht als betriebsfähig anerkannt wurden, so verweigerte die Regierung die Zinszahlung und, da die Strecke Bukarest-Galatz auch nach Ablauf der konzessionsmässigen Frist nicht betriebsfähig war, wurde die Konzession durch Gesetz vom 29. Juli 1871 für verfallen erklärt. Die Schuldscheininhaber vereinigten sich darauf unter Umwandlung ihrer Schuldverschreibungen in Antheilscheine zu der Rumänischen Eisenbahn-Aktiengesellschaft, die auf Grund einer neuen Konzession vom 5. Januar 1872 zum Theil mit Hilfe der Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft das Netz vollendete und den Betrieb bis zur Verstaatlichung im Jahre 1880 führte.

Wenn diese ersten Deutschen Eisenbahnunternehmungen im Auslande so unglücklich verliefen, so hatte das zum Theil darin seinen Grund, dass die umfangreichen Eisenbahnbauten im Inlande die passenden Menschenkräfte grösstentheils in Anspruch nahmen und die Schienen- und Lokomotivwerke vollauf beschäftigten. Das Deutsche Bahnnetz ist nun aber, abgesehen von den Kleinbahnen, im wesentlichen vollendet und Deutschland hat dadurch einen Ueberschuss an geeigneten Menschen- und Maschinenkräften erhalten, die zum eigenen und allgemeinen Vortheil im Auslande Verwendung finden können. In dieser Erkenntniss haben denn auch Bankanstalten und Eisenwerke Umschau gehalten, und es ist ihnen in den letzten Jahren gelungen, einträgliche Unternehmungen Deutschen Unternehmern zu sichern.

So erhielt auf der Balkan-Halbinsel die Deutsche Bank durch Firman des Sultans vom 15./27. Oktober 1890 die Konzession für eine vollspurige Hauptbahn Salonik-Monastir (219 km), zu deren Ausführung sie am 5. Februar 1891 die „Société du chemin de fer ottoman Salonique-Monastir“ mit dem Sitz in Konstantinopel bildete. Wenn auch das Unternehmen demnach äusserlich als Türkisches erscheint und selbst der Name die im Orient von den Ausländern vorzugsweise gebrauchte Fränkische Sprache benutzen musste, so ist doch das Grund- wie das Anleihekapital ausschliesslich in Deutschland untergebracht. Der Bau wurde von der in Frankfurt a/M. errichteten „Gesellschaft für den Bau der Eisenbahn Salonik-Monastir“ ausgeführt und auch die Verwaltung ist durchweg Deutsch. Betheiligt haben sich an dem Unternehmen ausser der Deutschen vornehmlich noch die Dresdener Bank, die Deutsche Vereinsbank und die Württembergische Vereinsbank. Die gleiche Finanzgruppe hatte vor einigen Jahren den grössten Theil der Antheilscheine der Orientalischen Eisenbahnen erworben, so dass zwischen beiden Bahnen eine enge Interessengemeinschaft hergestellt wurde, die sich auch in der gemeinschaftlichen Benutzung des Bahnhofs Salonik ausdrückt. Zu bedauern ist aber, dass das Bindeglied zwischen dem Ost- und Westnetze der Europäisch-Türkischen Bahnen (Salonik-Dedeagatsch) in Französische Hände übergegangen ist.

An der Spitze der Generaldirektion der Mazedonischen Bahn steht Herr v. Kühlmann, der zugleich Generaldirektor der Anatolischen Eisenbahn ist. Die Konzession für diese Bahn, die von Haider Pascha über Ismid nach Angora (585 km) führt, erhielt am 4. Oktober 1888 ebenfalls die Deutsche Bank, die zur Ausführung ihrer Verpflichtungen am 23. März 1889 die „Société du chemin de fer ottoman d'Anatolie“ mit dem Sitze in Konstantinopel bildete.

Auch in diesem Falle hatte sich die Türkische Regierung

zur Vermeidung etwaiger politischer Verwickelung die Bildung einer Türkischen Gesellschaft ausbedungen; doch berührt dies nur den Namen und Gerichtsstand. Antheilscheine und Schuldverschreibungen sind mit verschwindenden Ausnahmen in Deutschen Händen, der Bau wurde von der „Gesellschaft für den Bau der Kleinasiatischen Bahnen" in Frankfurt a/M. ausgeführt und Deutsche Beamte sind in der Verwaltung vorwiegend. Als es sich um die Verlängerung der Hauptlinie von Angora bis Kaisarie (410 km), sowie um Herstellung einer Zweigbahn von Eskischehr nach Konia (450 km) handelte, entspann sich um die Konialinie ein harter Kampf zwischen Engländern, Belgiern nebst Franzosen und Deutschen; aber dank dem Einflusse des Deutschen Botschafters in Konstantinopel wurde der Deutschen Bank durch Kaiserliches Jrade vom 6. Februar 1893 die Konzession auch für diese Linien ertheilt.

Ebenso wie in der Türkei hatten die Deutschen, als politisch unbetheiligt, auch in Siam Aussicht, wirthschaftliche Erfolge zu erringen. Als im Jahre 1890 der Königlich Preussische Baurath Bethge in Siamesische Dienste trat und zum Generaldirektor der Siamesischen Eisenbahnen ernannt wurde, hegte man die Hoffnung, dass sich Deutscher Unternehmungsgeist auch im Eisenbahnwesen wie auf anderen Gebieten des Siamesischen Verkehrswesens würde bethätigen können. Indessen wurde bei der am 15. Oktober 1891 erfolgten Vergebung des Baues der Bahn Bangkok-Korat die Deutsche Gruppe, an deren Spitze Krupp (Essen) stand, von dem Englischen Hause Murray, Campbell & Cie. bedeutend unterboten, sodass nur ein Zuschlag an die Engländer möglich war.

Als China Mitte der achtziger Jahre Miene machte, den Ausbau eines umfangreichen Bahnnetzes in Angriff zu nehmen, entsandte auch eine Deutsche Unternehmergruppe, bestehend aus der Deutschen Bank in Berlin, Friedrich Krupp in Essen und der Dortmunder Union, eine Abordnung zum Unterhandeln nach Schanghai; aber die Chinesische Regierung wollte die Ausländer nur ausnutzen, ohne einen Lohn für die bei Aufstellung von Plänen und Kostenanschlägen aufgewendete Mühe zu gewähren. Einige Erfolge haben aber die Deutschen in China immerhin zu verzeichnen; der Vizekönig der beiden Hu-Provinzen, Tschang-Tschi-tung, bestellte das Material für eine kleine Kohlenbahn in Deutschland und betraute 1890 den Preussischen Regierungsbaumeister Scheidtweiler, der behufs Erlernung der Chinesischen Sprache der Deutschen amtlichen Vertretung in China zugetheilt war, mit der Bereisung und Begutachtung einer fast 1 200 km langen Bahn von Peking nach Hankau. Der Vizekönig der Provinz Petschili, Li-hung-tschang, betraute ferner den Regierungsbaumeister Bauer, einen Württemberger, der sich mit Eifer und Erfolg im Orientalischen Seminar zu Berlin der Erlernung der Chinesischen Sprache gewidmet hatte, mit der Leitung einer neu errichteten Eisenbahnschule und entsandte ihn neuerdings nach der Mandschurei, um bezüglich einer von Kaiping über Schanhaikwan, Mukden und Girin nach der Russischen Grenze zu bauenden Staatsbahn Untersuchungen anzustellen. Die Chinesische Regierung ist sich indessen bewusst, dass ihre Unterthanen die Errungenschaften der Kulturstaaten mit grosser Leichtigkeit und ausserordentlichem Erfolge nachzuahmen vermögen, und will daher aus dem Auslande lediglich Muster beziehen bezw. Ausländer für die erste Zeit als Leiter oder Lehrer anstellen, um möglichst bald wieder alles Ausländische aus ihrem Gebiete verbannen und nur Chinesen sowie Chinesische Erzeugnisse verwenden zu können. Wesentliche Vortheile sind also für Deutschland in China nicht zu erwarten.

In Aegypten wurde dem Eisenbahnbau-Unternehmer Friedr. Lenz in Stettin im Verein mit dem Bankhause Robert Warschauer & Co. in Berlin, der Berliner Handelsgesellschaft und der Firma Suarès frères & Co. in Kairo durch Vertrag vom 27. Dezember 1889 der Bau der Oberägyptischen Linie Siut-Dschirdscheh (145 km), der Fajumzweigbahn Medineh el Fajum-Senure (11,5 km) sowie der Unterägyptischen Linien Damanhur-Ramanieh (20 km) und Schibin el Kom-Menuf (13 km) übertragen. Es gelang also den Deutschen Unternehmern, den Engländern auf einem bis dahin fast unbestrittenen Gebiete den Rang abzulaufen.

In der Südafrikanischen Republik (Transvaal) wurde der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft in Amsterdam, bei deren Bildung sich ausser dem Holländischen Bankhause Labouchère, Oyens & Co. die Berliner Handelsgesellschaft und Robert Warschauer & Co. in Berlin hervorragend betheiligten, in den achtziger Jahren im Anschluss an die Portugiesische Linie Lourenço Marques-Komati Poort die Konzession für eine Bahn von Komati Poort nach Pretoria (472 km) nebst Zweigbahn nach Barberton (etwa 50 km), für die Fortsetzung von Pretoria nach dem Vaalfluss (134 km) und für die Witwatersrand-Strassenbahn (81 km) ertheilt. Selbst die vereinzelten Strecken, die bisher von diesem Netze eröffnet wurden, haben schon überraschend günstige Betriebsergebnisse geliefert. Das Unternehmen hat aber deshalb besonderen Werth für Deutschland, weil Holland nur für die Wagenlieferung in Betracht kommt, die übrigen Baustoffe aber dem Deutschen Markt entnommen werden.

Auch bei der am 31. Juli 1889 mit einem Grundkapital von 25 000 000 Frcs. gebildeten Belgischen Kongo-Eisenbahngesellschaft hat sich Deutsches Kapital betheiligt, doch war der Nutzen, den die Deutschen Werke davon zogen, nur sehr gering, weil 92 % der Baustoffe und Verbrauchsgegenstände Belgien zugesichert werden mussten, um den Belgischen Volksvertretern die Bewilligung von 10 000 000 Antheilscheine schmackhaft zu machen. Ueberhaupt stellt sich dieses Unternehmen als ein durchaus Belgisches dar, wenn auch ausländisches Kapital nicht verschmäht wurde.

Dagegen steht zu hoffen, dass die Deutschen Kolonien in Afrika mit der Zeit geschätzte Abnehmer für die Eisenbahn-Bedarfsanstalten werden. Am 7. August 1891 bildete sich die „Eisenbahngesellschaft für Deutsch-Ostafrika (Usambaralinie)", der am 22. November 1891 vom Reichskanzler das Recht zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn Tanga-Korogwe (90 km) ertheilt wurde. Das Grundkapital ist vorläufig auf 2 000 000 ℳ festgesetzt. Mit dem Bau ist auf der Strecke Tanga-Muhesa (42,3 km) im Februar d. J. begonnen worden.

In Deutsch-Südwestafrika wird im südlichen Theile die Karaskoma-Genossenschaft eine Eisenbahn von der Lüderitzbucht nach Bethanien anlegen; im nördlichen Theile dagegen sind von der Englischen „South Westafrican Company" in London eine Linie nach den Kupfergruben von Otavi, sowie eine zweite von der Zwakopmündung über Otjimbingue nach Windhoek in Aussicht genommen. Die Englische Gesellschaft hat übrigens die Verpflichtung, bei gleichen Bedingungen Deutschen Bewerbern um Lieferungen den Vorzug zu geben.

In Südamerika besass s. Zt. eine Deutsche Aktiengesellschaft in Bremen die im Staate Kolumbia am 3. Dezember 1870 eröffnete Bahn vom Hafen Sabanilla nach Baranquilla am Magdalenenstrom (20 km), bis diese im Jahre 1875 verstaatlicht wurde und seitdem verschiedentlich den Besitzer gewechselt hat.

Neuerdings hat die Firma Fr. Krupp in Essen von der Venezolanischen Regierung durch Vertrag vom 8. Juli 1887 die Konzession für eine Eisenbahn von Caracas über Cagua und Tocuyito nach San Carlos nebst 7 % Zinsengewähr erhalten. Am 20. November 1888 wurde daraufhin in Hamburg die Grosse Venezuela-Eisenbahngesellschaft mit einem Grundkapital von 10 000 000 ″ gegründet; an dem Unternehmen sind ausser Krupp namentlich die Berliner Diskontogesellschaft, die Norddeutsche Bank in Hamburg, ferner die Dortmunder Union und die Chemnitzer Maschinenfabrik betheiligt. Die Bahn ist mit solcher Sorgfalt ausgeführt, dass ein Nordamerikaner sich zu der Anerkennung gedrungen sah: „Dies Werk ist zu schade für Südamerika."

Wenn s. Zt. die Strousberg'schen Bahnbauten dem Deutschen Namen nur Unehre erwarben, so wird bezüglich der

neueren Deutschen Eisenbahnunternehmungen nicht nur in Südamerika, sondern auch in der Türkei und in Afrika auch von den Gegnern anerkannt, dass sie mit peinlichster Sorgfalt ausgeführt werden. Nur auf diese Weise ist es möglich, dass Deutschland gegen den übermächtigen Englischen Einfluss im Auslande aufkommt; leicht ist dies immerhin nicht, denn überall stehen den Englischen Unternehmern Landsleute mit Rath und That zur Verfügung, sodass ein Unterbieten Deutscherseits sehr schwierig, wenn nicht häufig unmöglich ist.

Aus dem Bayerischen Landtage.

Das den Kammern am 28. September d. J. zugegangene Budget für die 22. Finanzperiode (1894 und 1895) enthält über den Etat der Staatseisenbahn - Verwaltung folgende Bemerkungen und Ansätze.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sind für ein Jahr der 22. Finanzperiode veranschlagt auf 33 646 700 Mark (gegen die 21. Finanzperiode mehr 1 683 000 *M.*), ferner die Einnahmen aus dem Güterverkehr auf 77 362 400 (mehr 5 588 600) *M.* Die Gesammtheit der Einnahmen ist veranschlagt auf 117 994 006 (mehr 7 811 380) *M.*, denen die Betriebsausgaben in der Höhe von 80 439 506 (mehr 7 779 261) *M.* gegenüberstehen.

Den Erläuterungen zum Etat ist folgende Vorbemerkung vorausgeschickt: „Der Aufstellung des Etats der Staatseisenbahn-Verwaltung für ein Jahr der 22. Finanzperiode 1894 und 1895 sind nach den bisherigen Grundsätzen die Ergebnisse der Generalrechnung für das Jahr 1892 zu Grunde gelegt worden. Mit Rücksicht auf die fortschreitende Entwickelung des Verkehrs konnten zwar die Einnahmen wesentlich höher als die Einnahmen des Jahres 1892 und die Budgetbeträge der vorigen Finanzperiode bemessen werden. Dagegen waren auch die Ausgaben, welche in den letzten Jahren erheblich gestiegen sind, entsprechend höher zu veranschlagen. Da der veranschlagte Aktivrest von 37 554 500 *M.* zur Deckung des voraussichtlichen Bedarfes für die Verzinsung und Verwaltung der Staatseisenbahnschuld nicht hinreicht, so ist ein Zuschuss aus den Erträgnissen des Malzaufschlages erforderlich, weshalb ein Ueberschuss im eigentlichen Sinne des Wortes nach der Aufstellung des Etats nicht in Frage kommt. Die Betriebslänge der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen wird mit Hinzurechnung der Geleise, welche von den zunächst München gelegenen Stationen in den neuen Rangirbahnhof München bei Laim einmünden, sowie eines eigenen Verbindungsgeleises zwischen dem erwähnten Rangirbahnhofe und dem Centralbahnhofe München, dann der Lokalbahnstrecke Kötzting-Lam, ferner der noch im Laufe des Jahres 1893 zur Eröffnung gelangenden Lokalbahnstrecken Neustadt a. S.-Königshofen und Rentwertshausen-Römhild am 31. Dezember d. J. 4 981,19 km betragen.

Im Laufe der 22. Finanzperiode 1894 und 1895 werden die nachbezeichneten Lokalbahnstrecken mit der beigesetzten Länge zur Eröffnung gelangen, nämlich: im Frühjahr 1894: Kitzingen-Gerolzhofen 30 km, Grafing-Glonn 10,68 km, Erlangen-Herzogenaurach 11,83 km, Laufen - Tittmoning 24,68 km und Selb Station-Selb Stadt 3,75 km, mit Flügelbahn zur Ludwigsmühle 1,50 km. Im Herbst 1894 Langenzenn - Wilhermsdorf 5,82 km und Kellmünz-Babenhausen 10,22 km, im Frühjahr 1895 Dinkelscherben-Thannhausen 14,10 km, im Sommer 1895 Traunstein-Ruhpolding 13,07 km und Cham-Waldmünchen 20,93 km, im Herbst 1895 Wolnzach-Mainburg 23,40 km, Bayreuth-Warmensteinach 22,40 km, Neuenmarkt-Goldmühle 12,68 km, Breitengüssbach - Maroldsweisach 33,16 km, Wicklesgreuth - Windsbach 11,80 km, Schnaittach-Simmelsdorf-Hüttenbach 9,71 km und Kempten-Pfronten 30,40 km, wodurch die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen bis zum Schlusse der 22. Finanzperiode 1894 und 1895 eine Betriebslänge von 5 271,32 km erreichen wird.“

Zu den Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr wird bemerkt: Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr haben im Jahre 1892 den Gesammtbetrag von rund 31 827 950 *M.* beziffert und sind demnach um 135 750 *M.* unter dem Budgetbetrage für die 21. Finanzperiode zu 31 963 700 *M.* geblieben. Diese Thatsache ist übrigens darauf zurückzuführen, dass die Choleraepidemie im Monate Juli 1892 auch in Deutschland zum Ausbruche kam und bis in den Spätherbst andauerte, wodurch der Personenverkehr gerade in jenen Monaten, in welchen die meisten Reisen unternommen zu werden pflegen, erheblich beeinträchtigt wurde. Da übrigens nach den provisorischen Ermittelungen die Einnahmen in der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 1893 die Einnahmen der gleichen Periode des Jahres 1892 um den namhaften Betrag von 388 552 *M.* überstiegen haben, so sind mit Rücksicht auf die stetige Fortentwickelung des Verkehrs die Budgetbeträge für ein Jahr der 22. Finanzperiode erheblich höher bemessen und gegenüber den Einnahmen des Jahres 1892 zu rund 31 827 950 *M.* höher um 1 818 750 *M.* veranschlagt worden. — Die Einnahmen aus dem Güterverkehr haben im Jahre 1892 die Höhe von 73 055 591 *M.* erreicht und sohin den Budgetbetrag für die 21. Finanzperiode zu 71 773 800 *M.* um den Betrag von 1 281 791 *M.* überstiegen. Da auch der Güterverkehr durch die Choleraepidemie eine nicht unbedeutende Einbusse erlitten hat und nach den provisorischen Ermittelungen in der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 1893 gegenüber der gleichen Periode des Jahres 1892 Mehreinnahmen im Betrage von 1 742 464 *M.* erzielt worden sind, so waren auch die Einnahmen aus dem Güterverkehr für ein Jahr der 22. Finanzperiode höher zu veranschlagen. Demgemäss sind gegenüber den Einnahmen des Jahres 1892 zu 73 055 591 *M.* mehr um 4 306 809 *M.* in Ansatz gebracht worden.

Zu den Ausgaben für Besoldungen und Gehalte der etatsmässigen Beamten und Bediensteten wird bemerkt: Im Anschlusse an die in der 20. und 21. Finanzperiode vorgesehenen Maassnahmen wurde auch bei Aufstellung des Personalbedarfs für ein Jahr der 22. Finanzperiode auf eine angemessene, in den steigenden Anforderungen des Dienstes begründete Stellenmehrung Bedacht genommen, um die Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse im Dienste der Staatseisenbahn-Verwaltung derart zu gestalten, dass dauernd für einen entsprechenden Nachwuchs tüchtiger jüngerer Kräfte in den einzelnen Zweigen, namentlich auch des technischen Dienstes, Vorsorge getroffen wird. Eine Mehrung der pragmatischen Beamten der Kategorie A I—IV ist für ein Jahr der 22. Finanzperiode gegenüber den Willigungen für ein Jahr der 21. Finanzperiode nicht nothwendig. Aus den oben erörterten Gründen ist jedoch eine Verschiebung von 80 Stellen in die höheren Kategorien A I—A III vorgesehen worden, wogegen 80 Stellen der Kategorie A IV eingezogen werden sollen. In höheren Kategorien sind vorgesehen: 3 Generaldirektions-Räthe, 1 Ober-Maschineningenieur, 2 Generaldirektions-Assessoren, 2 Inspektoren, 8 Bezirksingenieure, 4 Bezirks - Maschineningenieure, 10 Generaldirektions-Sekretäre, 5 Oberbahnamts-Sekretäre, 2 Rechnungskommissare, 14 Betriebsingenieure, 20 Bahn-, Bahnhof-, Güter- und Bahnamts-Verwalter, 3 Spezialkassirer, 6 Betriebs-Maschineningenieure, zusammen 80 Stellen, wogegen weniger in Ansatz zu bringen sind 46 Offiziale, 23 Abtheilungsingenieure, 11 Abtheilungs-Maschineningenieure, zusammen wie oben 80 Stellen. Ausserdem sind bei der Kategorie A IV weitere 20 Stellen abgesetzt worden, indem mit der fortschreitenden Stellenorganisation im Laufe der 21. Finanzperiode die Umwandlung von 16 Offizialstellen und 4 Abtheilungs-Ingenieurstellen in Stellen der Kategorie A V der Oberexpeditoren und Ober-Bauführer möglich geworden ist, so dass im ganzen 100 Stellen der Kategorie A IV weniger als in der 21. Finanzperiode vorgesehen waren. Im Laufe der 22. Finanzperiode werden in weiterer Durchführung der Stellenorganisation die sich erledigenden Stellen der Kategorie A IV, soweit sie nicht zur Anstellung der Anwärter für den höheren Eisenbahn-Betriebs- und Verwaltungsdienst in Anspruch genommen werden, wieder in Stellen der Kategorie A V umgewandelt werden. Im allgemeinen wird der Verwaltung wie bisher vorbehalten bleiben, ohne Ueberschreitung der im Etat unter Kap. 1 und 2 für den Eisenbahnneubau vorgesehenen Gesammtsumme und unter Einhaltung der bewilligten Gesammtzahl von Stellen Verschiebungen im Stande der für die einzelnen Dienstzweige der Eisenbahnverwaltung postulirten Beamten vorzunehmen, soweit sich dies im Laufe der 22. Finanzperiode nothwendig erweisen sollte. Im besonderen wird hinsichtlich der postulirten Personalmehrungen nachstehendes angeführt: Für die Vermehrung der Generaldirektions-Räthe um 3 sind die gleichen Gründe bestimmend, welche hierfür in den Etats der Staatseisenbahn - Verwaltung für die 20. und 21. Finanzperiode geltend gemacht worden sind. Es soll hierdurch den betreffenden Referenten der Generaldirektion eine ihren Aufgaben entsprechende Stellung gegeben werden, da dieselben vielfach als Kontrolorgane und Vorgesetzte mit äusseren Dienststellen unmittelbar verkehren, deren Vorstände mit Beamten höheren Ranges besetzt sind. Die Mehrung um eine Ober-Maschineningenieurstelle ist durch die Errichtung einer weiteren Centralwerkstätte in Weiden veranlasst, deren Vorstand, wie jene der übrigen Centralwerkstätten, der Kategorie A II a angehören soll. Die Geschäftszunahme der Generaldirektion erfordert eine Vermehrung der Refe-

renten, welche, wie bereits in den Etats der Staatseisenbahn-Verwaltung für die 20. und 21. Finanzperiode dargelegt worden ist, in keinem niedrigeren Range, als ihn die Kategorie A II b gewährt, stehen sollen, weshalb eine Mehrung von zwei Generaldirektions-Assessorstellen vorgesehen wurde. Mit Rücksicht auf die wachsende Geschäftsaufgabe war es geboten, weitere grosse Güterexpeditionen unmittelbar den Ober-Bahnämtern zu unterstellen. Um den Vorständen der bedeutendsten dieser Güter-Dienststellen die Beförderung in die Kategorie A II b zu ermöglichen, ist eine Mehrung von zwei Inspektorstellen erforderlich, damit diese Beamten wegen ihrer besonderen Qualifikation auf ihren Dienstesposten belassen werden können. Die gleichen Ursachen, welche in der 20. und 21. Finanzperiode zur Vermehrung der Bezirks-Ingenieurstellen geführt haben, nämlich die Vermehrung der Geschäfte der Staatsbahningenieure und die Erweiterung der Zuständigkeit derselben, dann aber auch die Nothwendigkeit, der Staatseisenbahn-Verwaltung auch für die Zukunft den Zugang von tüchtigen Bautechnikern und die Erhaltung der Vorhandenen zu gewährleisten, geben Veranlassung, weitere 8 Bezirks-Ingenieurstellen als Mehrung vorzusehen. Die Vermehrung der Bezirks-Maschineningenieure um 4 erscheint aus den gleichen Gründen geboten, wie sie für die Vermehrung dieser Stellen in der 21. Finanzperiode geltend gemacht worden sind, indem den im Referatsdienste und an wichtigen Posten der Werkstätten verwendeten maschinentechnischen Beamten eine ihren Geschäftsaufgaben entsprechende Stellung zu geben ist. Es erscheint erforderlich, den älteren bei der Generaldirektion als Referats-Hilfsarbeiter verwendeten Offizialen mit Rücksicht auf ihre Beschäftigung die Beförderung in die Kategorie A III zu ermöglichen, nachdem die Aufgaben derselben dieser Stellung entsprechen und die Betheiligten nunmehr eine Beförderung aus dem Grunde anstreben, weil infolge der Gehaltsregulirung vom Jahre 1892 ihre gegenwärtigen Bezüge niedriger geworden sind, als der Anfangsgehalt der Kategorie A III. Mit Rücksicht hierauf wurden 10 Generaldirektions-Sekretärstellen mehr vorgesehen. Die andauernde Geschäftsmehrung und Erweiterung der Geschäftsaufgabe bei den Ober-Bahnämtern begründet, gleichwie in der vorigen Finanzperiode die Vermehrung der als Referats-Hilfsarbeiter verwendeten Beamten der Ober-Bahnämter, weshalb weitere 5 Stellen für Ober-Bahnamtssekretäre vorgesehen worden sind. Die gleiche Veranlassung, welche in der 21. Finanzperiode zur Mehrung der Rechnungs-Kommissärstellen im finanziellen Dienste der Generaldirektion geführt hat, ist bestimmend, eine Mehrung um 2 Stellen für die 22. Finanzperiode vorzusehen. Für die Vermehrung der Betriebs-Ingenieurstellen um 14 sind die gleichen Gründe maassgebend, welche für die Vermehrung der Bezirks-Ingenieurstellen angeführt worden sind. Seit Jahren befindet sich eine grosse Anzahl von Offizialen des äusseren Dienstes auf Posten, welche nach den früheren Grundsätzen mit Verwaltern in der Kategorie A III zu besetzen waren. Bisher war die Beförderung derselben in die Kategorie A III an ihren dermaligen Dienstesposten weniger vordringlich, weil das Einkommen dieser älteren Offiziale infolge ihres Dienstalters bereits so hoch war, dass ihnen die Beförderung in die Kategorie A III keinen Vortheil gebracht hätte und dieselben deshalb auch auf ihren Posten belassen werden konnten, wenn sie nach dem Dienstalter an der Reihe der Beförderung sich befanden. Die im Jahre 1892 erfolgte Regulirung der Gehälter der pragmatischen Beamten hat nun dieses Verhältniss geändert und rechtfertigt nunmehr die Ueberführung der Offiziale in die ihren Geschäftsaufgaben entsprechende Rangstellung. Der Umfang der Kassengeschäfte bei einzelnen Güterexpeditionen lässt es begründet erscheinen, gleichwie in der 21. Finanzperiode zur Wahrnehmung des finanziellen Dienstes eigene Beamte aufzustellen, weshalb eine Mehrung der Spezial-Kassirerstellen um 3 vorzusehen war. Für die Mehrung der Betriebs-Maschineningenieurstellen um 6 sind die gleichen Gründe maassgebend, welche für die Vermehrung der Bezirks-Maschineningenieurstellen angeführt worden sind. In der Kategorie A V der pragmatischen Beamten ist für ein Jahr der 22. Finanzperiode gegenüber dem Budget der 21. Finanzperiode ein Mehrbedarf von 27 Stellen in Ansatz gebracht worden. Neu postulirt sind 7 Stellen von Obergeometern. Dieselben sollen der Klasse X des Gehaltsregulativs für die pragmatischen Staatsdiener vom Jahre 1892 angehören und in dem Besoldungsregulativ der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten als Kategorie A V a eingereiht werden. Die Schaffung dieser Kategorie ist geboten, um denjenigen Eisenbahngeometern, welche s. Zt. die Staatsprüfung für den Geometerdienst bestanden haben, eine entsprechende Stellung zu geben. Die Bezirksgeometer der Finanzverwaltung sind nämlich durch die in jüngster Zeit erfolgte Ordnung der Verhältnisse in die Klasse XI des Staatsdiener-Regulativs gelangt, eine Stellung, welche zum mindesten die in Frage stehenden Geometer der Staatseisenbahn-Verwaltung nach Maassgabe ihres Dienstalters, ihrer Qualifikation und der von ihnen erfüllten Vorbedingungen nunmehr ebenfalls erreicht haben würden, wenn sich dieselben der Finanzverwaltung zugewendet hätten. Die Einreihung der Eisenbahn-Obergeometer in die Klasse X des Staatsdiener-Regulativs vom Jahre 1892 ist deshalb als angemessen erachtet worden, weil diese Oberstufe für den Geometerdienst im Rahmen der Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung entsprechend erscheint, wie denn auch — mit Rücksicht auf das durch die Königlich Allerhöchste Verordnung vom 11. Juni 1892 „die Gehaltsbezüge der pragmatischen Staatsdiener betreffend" geschaffene Gehaltsregulativ für die pragmatischen Staatsdiener — in diese Klasse in weiterer Durchführung der Stellenorganisation s. Zt. diejenigen Beamten der übrigen Kategorie A V gelangen sollen, deren Beförderung veranlasst erscheinen wird. Infolge der Schaffung der Kategorie A V a hätte die bisherige Kategorie A V künftig die Bezeichnung Kategorie A V b zu erhalten. In der letztbezeichneten Kategorie A V b sind 20 neue Stellen als Mehrung vorgesehen; ausserdem sind dem Stande der Kategorie A V b für die 22. Finanzperiode noch weitere 20 Stellen (infolge der im Laufe der 21. Finanzperiode erfolgten Umwandelung von Offizial- und Abtheilungs-Ingenieurstellen zugesetzt, sodass sich im ganzen eine Mehrung von 40 Stellen bei der Kategorie A V b ergibt. Durch die Vermehrung der Stellen der Kategorie A V b und die weitere Umwandelung der infolge natürlichen Abganges frei werdenden und nicht zur Anstellung für die Anwärter des höheren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienstes nothwendigen Stellen der Kategorie A IV in solche der Kategorie A V b wird es ermöglicht werden können, in der 22. Finanzperiode jene Expeditoren, welche 15 Jahre in der Kategorie B 1 zurücklegen, nach den geltenden Grundsätzen in die Kategorie der Oberexpeditoren zu überführen. Ausserdem wird die nothwendige Anzahl von Oberexpeditorstellen für solche Posten, welche nach den früheren Grundsätzen mit Offizialen zu besetzen waren, den bestqualifizirten Beamten der Kategorie B 1 zugänglich gemacht werden können. Desgleichen können die dienstältesten Bauführer und Oberwerkführer in Berücksichtigung ihrer Gesammtdienstzeit und Qualifikation zu Oberbauführern und Werkmeistern ernannt und 4 Geometer durch pragmatische Anstellung der Eisenbahnverwaltung erhalten werden. Die Mehrung der pragmatischen Beamten beträgt 27 Stellen. Von den insgesammt 1 277 pragmatischen Beamten treffen auf den Werkstättebetrieb 46 Beamte mit einem Bedarf an pragmatischen Gehalten von 147 120 ℳ, auf den Eisenbahnneubau 106 Beamte mit einem Bedarf an pragmatischen Gehalten von 353 700 ℳ, während für den Eisenbahnbetrieb 1 125 Beamte mit einem Bedarf an pragmatischen Gehalten von 3 491 450 ℳ verbleiben.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 28. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 70,451 km lange Strecke Laibach S. B.-Gottschee (Kohlen-Verladestelle) der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Verlegung der Termine zur Anmeldung von Fahrscheinen für die alljährliche Neuausgabe der Fahrschein-Verzeichnisse. Nach einem Beschlusse des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs (Sitzung zu Genf am 28./29. September d. J.) sind die vorzunehmenden Aenderungen für die 1894er Ausgabe der Fahrschein-Verzeichnisse

bis zum 1. November d. J.

der geschäftsführenden Verwaltung und allen am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen mitzutheilen.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden: die neu aufgestellten Vereins-Kilometerzeiger Nr. 14 (Hessische Ludwigs-Eisenbahn), Nr. 24 (Königlich Preussische Militär-Eisenbahn), Nr. 71 (Mährisch-Schlesische Centralbahn), Nr. 89 (Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn) und Nr. 114 a (Bulgarische Staatsbahnen), ferner der I. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 85 (Niederländische Eisenbahnen), je der II. Nachtrag zu den

Vereins-Kilometerzeigern Nr. 32 (Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin) und Nr. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen), der III. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 110 (Dänische Eisenbahnen) und der VIII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

Durch die neu aufgestellten Kilometerzeiger werden aufgehoben: der im Januar 1885 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 14 (alt 22) nebst Nachtrag I, der im Januar 1889 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 24, der im Februar 1889 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 71, der im August 1891 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 89 und der im Juli 1890 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 114a, ferner durch den II. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 82 der im Juni 1892 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 65.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat die neu aufgestellten Verzeichnisse Nr. 57 (K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn) und Nr. 114a (Fürstlich Bulgarische Staatseisenbahnen) herausgegeben.

Durch das neu aufgestellte Verzeichniss Nr. 57 wird das im August 1891 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3107 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des § 5 der Vereinssatzungen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 3108 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der dem Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande angehörenden Verwaltungen), betreffend Maassnahmen der Englischen und der Belgischen Regierung gegen die Einschleppung der Cholera (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 3120 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 3157 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 3161 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 3163 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3164 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend Verlegung der Termine für die Anmeldung von Fahrscheinen für die alljährliche Neuausgabe der Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3198 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 169Z vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr Juli bis September dieses Jahres in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 7. d. Mts. an diejenigen Vereinsverwaltungen, welche im III. Vierteljahr 1893 Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Aus dem Deutschen Reich.

Eisenbahn-Tarifkommission.

Nach Mittheilung des „Berl. Act." tagten unter dem Vorsitz des Ober-Regierungsraths Wittich-Berlin am 28. und 29. September d. J. in Dresden die Deutsche ständige Eisenbahn-Tarifkommission und der Ausschuss der Verkehrsinteressenten. Verwiesen wurden nach Spezialtarif II: 1. Eisen- und Stahldraht, auch lose mit Papier umhüllt, 2. Melassefutter, 3. Schiffsanker und andere über 100 kg schwere unbearbeitete Eisenartikel, — nach Spezialtarif III: 1. Holzhobelspähne (Holzspähne zur Bier- und Essigklärung verbleiben in Spezialtarif II), 2. als Abfälle der Materialien für die Papierfabrikation a) Hadernstaub, Papierschlamm, b) Papierfangstoff, Zeugfangstoff, Holzstoffabfall, Holzstoffreste, nicht aufbereitet, d. h. weder gewaschen noch gewalzt, 3. Klärmittel für Schmutzwässer, zusammengesetzte, 4. Filterplatten, 5. schwefelsaure Thonerde im Falle der Ausfuhr.

Bezüglich der Fracht und Versendung solcher Güter, die unterwegs vom Absender angehalten und nach einer anderen Station verwiesen werden, wurden erleichternde Bestimmungen beschlossen.

Frische, auch oberflächlich gesalzene Heringe mit Personen- und Eilgüterzügen zu den Sätzen des Spezialtarifs I zu befördern, wurde (gegen die Stimmen des Ausschusses) abgelehnt; ebenso die Beförderung von Stückgutsendungen marinirter Fische in den Personen- und Eilgutzügen während der Monate August, September und Oktober. Beiderseitig (d. h. von den Bahnverwaltungen und dem Ausschuss) abgelehnt wurde die gleiche Beförderung frischer Krabben. Kinderschlitten, auch eiserne, unterliegen nicht den für Fahrzeuge geltenden Bestimmungen.

In das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter ist aufzunehmen: Thon, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, ebenso roh, wenn in Fässern, Säcken, Kisten oder Kasten. (Der Antrag des Ausschusses, auch rohen Thon, wenn in Stücken oder Würfeln [sonst aber unverpackt], bedeckt zu fahren, wurde von den Bahnen abgelehnt.)

Abgelehnt wurde eine anderweite Tarifirung von: 1. Silesiaweiss, 2. seidenen Lumpen, 3. der Erlass anderer Vorschriften für die Beförderung von lebendem Geflügel.

Vertagt wurden: 1. die Interesseversicherung für Privat-Kesselwagen, 2. die Beförderung langer, durch die Seitenthüren der Wagen nicht zu verladender Gegenstände, 3. Thonsteine bezw. Thonwaaren und Steine.

Die nächste Plenarsitzung soll im Februar 1894 in Berlin stattfinden.

Landtags-Vorlagen.

Dem Bayerischen Landtage sind drei Kreditvorlagen zugegangen. Es werden darin beansprucht: für Doppelgeleise und Betriebsmaterial 30 838 000 *M*, für Eisenbahnbauten usw. 11 077 000 *M* und für Postbauten und Telegraphenlinien 3 779 000 *M*, insgesammt also 45 694 000 *M*.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Breslau. Die 13,9 km lange vollspurige Nebenbahn Ottmachau-Landesgrenze bei Heinersdorf mit der Haltestelle Mösen und dem Bahnhof III. Klasse Heinersdorf wird am 1. November d J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Bau, Ausrüstung und Betrieb dieser Strecke entsprechen den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892. Die beiden Verkehrsstellen Heinersdorf und Mösen sind zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern, der Bahnhof Heinersdorf ausserdem zur Ver- und Entladung von Fahrzeugen geeignet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf beiden Verkehrsstellen ausgeschlossen.

Die Strecke Ottmachau-Heinersdorf wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Neisse unterstellt werden.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. November d. J. wird

a) im Betriebsamts-Bezirk Königsberg von der im Bau befindlichen Nebenbahnstrecke Ragnit-Pillkallen die 18,86 km lange Theilstrecke Pillkallen-Rautenberg,

b) im Betriebsamts-Bezirk Thorn die 33,94 km lange Neubaustrecke Fordon-Culmsee

für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Gleichzeitig geht die an die Linie zu b) anschliessende Bahnstrecke Karlsdorf-Fordon, Theilstrecke der Bahnlinie Bromberg-Fordon, aus dem Betriebsamts-Bezirk Bromberg in den Betriebsamts-Bezirk Thorn über.

Die Stationen an der Strecke unter a) (Pillkallen, Schorellen, Drozwalde und Rautenberg) mit Ausnahme des nur für den Personenverkehr eingerichteten Haltepunktes Drozwalde, sowie die Stationen der Strecke unter b) (Fordon, Ostrometzko, Damerau [Kr. Culm], Unislaw, Nawra und Culmsee) sind für den Gesammtverkehr eingerichtet.

Der Betrieb auf den Strecken erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Der neu erbaute Rangirbahnhof bei Pankow ist am 1. d. Mts. in Betrieb genommen worden.

Direktionsbezirk Breslau. Die zwischen Glogau und Klopschen belegene Haltestelle Nilbau wird am 15. d. Mts. für die Abfertigung von Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Thieren eröffnet. Zur Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist diese Haltestelle nicht geeignet.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. d. Mts. ist die bisher nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Glietzig für den Stückgut- und Eilstückgutverkehr und die an der Strecke Thorn-Jablonowo zwischen Schönsee und Briesen gelegene Haltestelle Zielen für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Stückgut, Leichen, lebenden Thieren und schwer wiegenden Fahrzeugen ist auf der Haltestelle Zielen bis auf weiteres ausgeschlossen. Die bisher nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Waldhausen wird am 15. d. Mts. für den Stückgut- und Eilstückgutverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Hannover. Der an der Strecke Cassel-Frankfurt a/M. zwischen Kirchhain und Cölbe belegene Haltepunkt Anzefahr wird am 15. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Eine Abfertigung von Reisegepäck findet jedoch nur nach Anzefahr statt, während von diesem Haltepunkte Gepäck nur zur nachträglichen Abfertigung angenommen wird.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die an der Bahnstrecke Neunkirchen-Saarbrücken zwischen den Stationen Quirscheid und Wemmetsweiler belegene Station Merchweiler wird am 1. November d. J. als Eisenbahn-Telegraphenstation mit vollem Tagesdienst für den allgemeinen Telegraphenverkehr zur Eröffnung gelangen.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 15. Dezember d. J. wird die Station Watenstedt auch für den Güterverkehr in Wagenladungen, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Einzelsendungen und Wagenladungen eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Der an der Bahnstrecke Wengerohr-Cues-Berncastel belegene Haltepunkt Cues-Berncastel II führt fortan die Bezeichnung „Cues-Dorf“.

Mecklenburgische Südbahn.

In der Sitzung des Aufsichtsraths erfolgte zwischen den Kommissarien der Grossherzoglich Mecklenburgischen Regierung und den Organen der Gesellschaft der Abschluss und die Unterzeichnung des von der Generalversammlung der Aktionäre am 9. September d. J. genehmigten Verstaatlichungsantrages (vergl. Nr. 73 S. 702 d. Ztg.). Nunmehr steht nur noch die Genehmigung des Landtags des Grossherzogthums aus.

Kleinbahnen.

Wie verlautet sollen vom nächsten Etatsjahr ab dem Preussischen Minister für Landwirthschaft, Domainen und Forsten Mittel zur Verfügung gestellt werden, um diejenigen Kleinbahnen finanziell fördern zu können, an deren Anlage der staatliche Grundbesitz interessirt ist.

Bezirks-Eisenbahnrath Köln.

In der am 4. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Ausschusses wurden die Anträge des Vertreters der Siegener Handelskammer einstimmig angenommen und demgemäss beschlossen, den Rohstofftarif für Düngemittel usw. für Kohlen unter Beibehaltung der bestehenden niedrigeren Frachtsätze allgemein einzuführen, und ferner einen Ausnahmetarif für Puddelkohlen von 1,5 ₰ für das Tonnenkilometer und 6 ℳ Abfertigungsgebühr dem Siegerlande zuzugestehen. Auch der Antrag Schlikke (Osnabrück), auf Kokskohlen für Hochofenstationen den Rohstofftarif, unter Beibehaltung der bestehenden niedrigeren Sätze, anzuwenden, als Ausgleich für den jüngst eingeführten Ausnahmetarif für Koks nach Hochofenstationen, wurde angenommen.

Berliner Vorortverkehr: Wagen neuerer Bauart.

Einige neue Personenwagen sind probeweise in die Vorortzüge der Wannseebahn eingestellt worden und haben nach der „Nat. Ztg.“ allseitige Anerkennung seitens der ständigen Fahrgäste erfahren. Es sind elegant ausgestattete Wagen III. Klasse, die durch eine mittlere Scheidewand in Rauch- und Nichtraucherkupees getheilt sind. Auf jeder Seite befinden sich 3 Kupees, die mit einander durch einen an der Fensterseite entlang führenden Gang verbunden sind. Es ist also eine Art Durchgangswagen, nur mit dem Unterschiede, dass der Durchgang nicht, wie bei den alten Wagen in der Mitte, sondern an der Seite sich befindet, und dass jedes Kupee trotz des Durchgangs seine eigene Thür an der Seite hat. Ganz neu und äusserst vortheilhaft ist auch die Beleuchtungsart dieser Wagen.

Kanal von Dortmund zum Rhein.

Zur Erörterung der für die beabsichtigte Verbindung des bereits im Bau befindlichen Kanals Dortmund-Emshäfen mit dem Rhein in Frage gekommenen Linien war durch die Oberpräsidenten der Rheinprovinz und von Westfalen auf den 29. September d. J. nach Dortmund eine Konferenz berufen. Der Erörterung diente eine Denkschrift der Königlichen Bauinspektoren Duis und Prüsmann als Unterlage, welche die Hauptgesichtspunkte darlegt, welche für die unter den in Frage kommenden Kanallinien zu treffende Auswahl maassgebend sind. Die Denkschrift fällt folgendes Urtheil über die 5 Linien: Linie Wesel-Vinnum. Die Linie ist unzweckmässig, da sie gänzlich ausserhalb des Industriegebiets liegt und deshalb nur Durchgangslinie sein würde. Der östliche Theil des Industriegebiets bei Dortmund würde durch die Anlage eine Bevorzugung gegenüber dem Hauptindustriegebiete erfahren. Der Röder'sche Entwurf (der Lippekanalisirung) erwähnt ebenfalls diese Unzulänglichkeit. Die Linie Ruhrort-Duisburg-Mülheim-Essen-Bochum-Herne wird als die allen Anforderungen in bester Weise genügende Linie hingestellt. An zweiter Stelle komme die Linie Wesel-Dorsten-Herten-Henrichenburg in Betracht, welche der Lippemündung die erwünschte Umgestaltung bringen würde. Am zweckmässigsten würden die vorerwähnten beiden Linien zusammen den vielseitigen Ansprüchen, die an diesen westlichen Theil des Rhein-Weser-Elbekanals gestellt werden müssen, genügen. Vorauszusehen sei, dass bei dem gewaltigen Anwachsen der Transportmengen unter Hinzurechnung des in den Verkehrsschätzungen nicht enthaltenen, aber zweifellos erheblichen Durchgangsverkehrs schon bald die Nothwendigkeit der Ausführung auch für die zweite Linie sich herausstellen werde. Die gesammte Kapitalsanlage einschl. kapitalisirte Betriebs- und Unterhaltungskosten für die Linie Ruhrort-Herne nebst allen Zweigkanälen nach Bochum, Essen, Mülheim, Duisburg, Neuenkamp und Ruhrort würde betragen für kleine Kanalabmessungen 46 990 000 ℳ, für grosse Kanalabmessungen 52 680 000 ℳ.

Sterbekasse für Deutsche Eisenbahnbeamte.

Nach dem Jahresbericht ergaben die Einnahmen im Jahre 1892 gegenüber den Ausgaben einen Ueberschuss von 20 496 ℳ, wovon für 1892 als Dividende 12 479 ℳ in Anrechnung gebracht worden, mithin 8 017 ℳ als Reinüberschuss verblieben sind. Der Bestand am Schlusse des Berichtsjahres betrug 521 484 ℳ. Das Durchschnittsalter der lebenden Mitglieder beträgt 48,97 Jahre, das der gestorbenen 131 Männer 60,80 und dasjenige der gestorbenen 91 Frauen 61,43 Jahre. Die Zahl der Mitglieder mit je 300 ℳ Versicherung hat sich im Berichtsjahre um 112 Personen, derjenigen mit je 150 ℳ um 32 vermehrt, dagegen die Versicherungen mit je 75 ℳ um 3 vermindert, sodass insgesammt eine Zunahme von 141 Versicherungen zu verzeichnen ist. Das Gesammtergebniss des Berichtsjahres kann, wie das der vorangegangenen, wiederum als ein durchaus befriedigendes bezeichnet werden.

Am 1. Januar d. J. betrug die Zahl der Mitglieder mit je 300 ℳ Versicherung 5 451 bezw. 150 ℳ Versicherung 3 526 und mit 75 ℳ Versicherung 252.

Maassnahmen der Englischen und der Belgischen Regierung gegen die Einschleppung der Cholera.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln ist die Einfuhr gebrauchten Bettzeugs, getragener Kleider und von Lumpen nach Grossbritannien und Irland verboten.

Ferner hat der Belgische Minister für Landwirthschaft in Gemässheit einer Königlichen Verordnung vom 30. Juli d. J. Verfügung dahin erlassen, dass die Bestimmungen der Art. 1 bis 4 der gedachten Königlichen Verordnung auf Russland, die Asiatische Türkei, auf die Häfen von Marseille und Nantes, auf Japan und auf Rheinpreussen, sowie das Grossherzogthum Hessen zur Anwendung gelangen.

Die vorerwähnten 4 Artikel der Verordnung vom 30. Juli haben folgenden Inhalt:

Art. 1. Von der Ein- und Durchfuhr zu Wasser wie zu Lande sind ausgeschlossen:

Hadern und Lumpen, Leibwäsche, alte und getragene Kleidungsstücke (Gegenstände des täglichen Gebrauchs) und gebrauchtes Bettzeug, sofern sie aus einem von dem Minister für Landwirthschaft, Industrie und öffentliche Arbeiten als verseucht erklärten Lande oder örtlichem Bezirke kommen.

Art. 2. Ausgenommen sind:

a) hydraulisch zusammengepresste Lumpen, welche in mit Eisenband verschnürten Ballen im Grosshandel zur Versendung gelangen und mit Ursprungsmarken und Nummern versehen sind, die von der Zollbehörde anerkannt sind;
b) neue Abfälle, welche direkt aus Spinnereien, Webereien, Konfektions- und Bleichanstalten kommen, Kunstwolle und neue Papierschnitzel, wenn sie mit einem durch die Ortsbehörde oder den Belgischen Konsul des Herkunftsortes beglaubigten Ursprungsattest versehen sind;
c) die im Art. 1 aufgeführten Waaren und Gegenstände, welche unter Aufsicht der Zollbehörde zur Durchfuhr gelangen, wenn sie so verpackt sind, dass unterwegs eine Berührung damit nicht möglich ist;
d) Reisegepäck und Umzugsgut.

Art. 3. Die Ein- und Durchfuhr der im Art. 1 aufgeführten Waaren und Gegenstände kann, wenn solche aus einem nicht verseuchten Lande oder Bezirke kommen, von einer Bescheinigung des Herkunftslandes abhängig gemacht werden. Sie werden zur Ein- und Durchfuhr zugelassen, auch wenn sie einen verseuchten Bezirk passirt haben, sofern der Zollbehörde nachgewiesen wird, dass unterwegs eine Berührung mit von Choleraentleerungen beschmutzten Gegenständen nicht stattgefunden hat.

Art. 4. Auf die in Art. 1 aufgeführten Waaren und Gegenstände findet das Einfuhrverbot alsdann keine Anwendung, wenn der Steuerbehörde nachgewiesen worden ist, dass sie mindestens 5 Tage vor Ausbruch der Epidemie zur Absendung gelangt sind.

Aus der Schweiz.

Jura-Simplonbahn.

Am 6. Oktober fand in Lausanne eine Berathung statt zwischen den Delegirten der bei dem Simplondurchstich betheiligten Kantone. Es handelte sich darum, den von der Direktion der Jura-Simplonbahn mit dem Schweizerisch-Deutschen Konsortium vereinbarten Vertrag zu besprechen.

Gotthardbahn.

Von den zahlreichen Ausstellungen der Eisenbahnverwaltungen in Chicago hat namentlich auch jene der Gotthardbahn durch ihre packende und schöne illustrative Darstellung mittelst Reliefkarten und Aquarellbildern einen hervorragenden Erfolg erzielt und wurde mit einem ersten Preise bedacht.

Dampfschifffahrt auf dem Thunersee.

Die Dampfschiffgesellschaft des Thunersees macht ganz bedeutende Anstrengungen, um die Konkurrenz mit der Thunerseebahn mit Erfolg aufnehmen zu können. So werden die 3 Salon-Sommerdampfer während des Winters 1893/94 mit stärkeren Maschinen neuester Konstruktion ausgerüstet, so dass dann in Zukunft die Fahrten, namentlich die direkten Thun-Interlaken, mit grösserer Beschleunigung stattfinden können.

Monte Generosobahn.

Am 4. Oktober wurde die Generosobahn versteigert. Der Erwerber ist Herr Dr. Carlo Pasta, der für die Bahn die Summe von 367 000 Frcs. bezahlt hat. Die Erstellungskosten betrugen 2 000 000 Frcs. Derselbe ist Besitzer eines bedeutenden Hotels in der Nähe von Bella Vista auf dem Generoso. Herr Pasta hat auch die der Bahn gehörenden Hotel- und Restaurantgebäude auf dem Gipfel erworben.

Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur.

Die Fabrik hat auch im vergangenen Geschäftsjahre vorzüglich gearbeitet und sich dabei vergrössert. Die Arbeiterzahl beträgt nun nahezu 900. Die Produktion ist von 4 368 000 Francs im Jahre 1892 auf 4 773 159 Frcs. im Jahre 1893 gestiegen. Im Jahre 1884/85 betrug die Gesammtproduktion nur 1 463 121 Frcs. Zur Ablieferung kamen im vergangenen Jahre 69 Lokomotiven, gegen 65 im Vorjahre. In Bestellung bleiben 65 Lokomotiven.

Aus Italien.

Betriebsergebnisse der Lokalbahnen.

Lauf. Nr.	Bezeichnung der Bahnen	Roheinnahme in 1892 bzw. 1892/93 L.	Unterschied gegen das Vorjahr L.
1	Turin-Ciriè-Lanzo	532 639	+ 9 938
2	Turin-Rivoli	145 544	— 633
3	Reggio-Emilia	200 687	+ 14 386
4	Sassuolo-Modena-Mirandola	290 850	— 5 545
5	Sardinische Sekundärbahnen	616 821	+ 67 526
6	Novara-Seregno	402 967	+ 39 633
7	Nord Mailand	2 290 235	+ 91 372
8	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	371 365	+ 25 890
9	Suzzara-Ferrara	217 464	— 12 491
10	Arezzo-Fossato	299 604	— 36 681
11	Santhià-Biella	646 683	— 3 077
12	Poggibonsi-Colle	58 691	+ 1 301
13	Königliche Gesellschaft der Sardinischen Bahnen	1 719 609	— 44 335
14	Neapel-Nola-Bajano	381 260	— 33 315
15	Fossano-Mondovi	40 225	— 1 337
16	Bergamo-Ponte della Selva	263 899	— 238
17	Basaluzzo-Frugarolo	12 731	— 1 694
18	Palermo-Marsala-Tropani	1 646 280	— 101 623
19	Neapel-Nola-Bajano	31 339	+ 434
	Von der Venezianischen Baugesellschaft betriebene einzelne Linien:	annähernd	
20	Padua-Montebelluna	136 500	+ 4 553
21	Arezzo-Stia	151 000	— 109
22	Vicenza-Schio	321 000	— 6 502
23	Conegliano-Vittorio	78 800	— 6 314
24	Bologna-Portomaggiore	258 300	— 14 481
25	Cividale-Portogruaro	243 400	— 1 129
26	Parma-Suzzara	145 800	+ 6 660
27	Torre-Arsiero	122 500	— 2 676
28	Vicenza-Treviso nebst Padua-Passemo	6 6 500	+ 930

Südbahn-Gesellschaft.

Ueber den Betrieb des Adrianetzes bringt der Bericht des Verwaltungsrathes der Südbahn-Gesellschaft auch Angaben von allgemeinerem Werthe, aus denen wir folgendes entnehmen. Für das Betriebsjahr 1892 hatten sich auf dem gesammten Netz — Haupt- wie Nebenlinien — die mit der Regierung zu theilenden Betriebseinnahmen gegen das Vorjahr um 1 969 757 L. vermindert, und zwar trifft diese Verminderung zu $^2/_3$ auf den Personen- und zu $^1/_3$ auf den Güterverkehr. Dieser Ausfall ist jedoch durch Minderausgaben einigermaassen ausgeglichen worden; diese wurden veranlasst theils durch bedeutende Ersparnisse an Brennmaterial, theils auch durch wesentliche Vereinfachungen in der gesellschaftlichen Verwaltung, welch letztere auch auf die künftigen Jahresabrechnungen bedeutenden Einfluss haben werden. Hierdurch hat es sich wiederum trotz der wirthschaftlichen Krisen, welche sich während der letzten Jahre im Lande abspielten, ermöglichen lassen, die gewohnte Verzinsung bezw. Dividende von 36 L. auf die Aktie beibehalten zu können.

Das Betriebsjahr 1893 gewährt gute Aussichten, da infolge der aussergewöhnlichen Einnahme gelegentlich der silbernen Hochzeit des Königspaares eine günstige Bilanz bereits als völlig gesichert erscheint. Zu bleibender Erinnerung an dieses Fest soll unter dem Namen „Humbert-Margherita-Stiftung" ein Hilfsfonds errichtet und demselben ein Betrag von 100 000 L. überwiesen werden. Dieser Hilfsfonds wird dem Vermögen der allgemeinen Bahn-Hilfskassen für besondere Zwecke zugetheilt werden.

Im besonderen entnehmen wir dem Berichte folgendes:

1. Finanzielles. An Gutschrift sind für 1892

berechnet in begebenen und Stammaktien	240 000 000 L.
ferner ausschliessliches Gesellschaftseigenthum an unvertheilt gebliebenem Reinertrag des Vorjahres, an altem Reservefonds (vor dem 30. Juni 1885) und altem Aktientilgungsfonds	15 905 240 „
Staatsbeihilfe in Bauten und Grundbesitz	20 000 000 „
Staatsantheil an neuen Baukosten	8 275 800 „
begebene Obligationen	426 881 084 „
hierzu an verfallenen und nicht abgehobenen Beträgen verschiedener Art	8 479 802 „
verschiedene Gutschriften	90 549 360 „
aus dem vormaligen Calabro-Sizilischen Betriebe	27 887 464 „
	5 191 607 „
insgesammt Gutschrift	843 170 357 L.

Demgegenüber stehen als Belastung:

Anlagekosten, festes und bewegliches Betriebsmaterial, einschliesslich der Vorräthe in Magazinen	713 269 405 L.
verschiedene auszugleichende Forderungen	82 608 890 „
Belastung aus der Abwickelung des Calabro-Sizilischen Betriebes	25 204 172 „
zusammen Belastung	821 082 467 L.

Es blieben daher am 1. Januar d. J. verfügbar 22 087 890 L.

2. Baukosten. Bis zum 1. Januar 1892 waren als Anlagekapital für Rechnung und Eigenthum der Gesellschaft 503 273 447 L. verwendet worden, welcher Betrag bis 1. Januar d. J. auf 526 128 265 L. stieg.

3. Betrieb. Durch Uebertritt der 22,1 km langen Strecke Fornovo-Berceto zum Hauptnetz ist dies von 4 199,8 km des Vorjahres auf 4 221,9 km gewachsen; das Ergänzungsnetz, in vorgenannter Weise verringert, stieg durch die Betriebseröffnungen der Strecken von Rapolla-Gioja del Colle, Rocchetta Sa. Venere-Rionero und Sulmona-Cansano von 1 017,4 km auf 1 163,1 km. Die Roheinnahme

(98 667 382 L. für die Hauptlinie und 6 114 247 L. für das Nebennetz) ist um 1 784 676 bezw. 185 081 L. gegen das Vorjahr zurückgeblieben, obwohl der Eilgutverkehr um rund 50 000 L. und der Frachtgutverkehr um rund 442 685 L. erhöhte Einnahme aufwiesen. Dieser Einnahme von 104 781 629 L. stand eine Betriebsausgabe von 64 996 249 L. gegenüber, so dass ein Betriebsüberschuss von 39 785 380 L. verblieb. Die Ausgabe hatte sich gegen das Vorjahr durch die vorerwähnten Vereinfachungen in der Verwaltung und geringere Preise des Rohmaterials um 2 333 467 L. vermindert.

4. Betriebsergebniss. Für den Ertrag des Gesammtnetzes im Betrage von 72 351 100 L. kamen in Betracht die Hauptlinien mit 61 667 174 L., die Nebenbahnen mit der Hälfte ihres Ertrages = 3 057 123 L., die kilometrische Beihilfe für Nebenlinien mit 3 666 102 L., der Zuschuss von Cerignola mit 64 678 L., ferner die Wagenmiethe mit 8 897 L., sowie verschiedene andere Einnahmen mit 3 887 126 L., so dass nach Abzug der gesammten Betriebs- und Verwaltungskosten von zusammen 68 599 790 L. ein verfügbarer Ueberschuss von 3 751 310 L. verblieb.

5. Abschluss für 1892. Einnahme der Gesellschaft: obiger Betriebsüberschuss 3 751 310 L., vertragsmässig vom Staat zu zahlender Zuschuss 33 559 392 L., desgl. für Roll- und Betriebsmaterial 6 660 000 L. und für neue Strecken 17 739 L., zusammen 43 978 442 L.; Ausgabe: zur Verzinsung und Tilgung des Gesellschaftskapitals 36 605 190 L., dazu Steuern, Abgaben und Kursverlust, insgesammt 39 740 914 Lire, bleibt Reineinnahme 4 237 528 L. Nach Abzug der Rücklage zur ordentlichen Reserve und des Gewinnantheils des Aufsichtsraths und der Abtheilungsdirektoren blieben 3 771 400 L., zu denen noch 10 214 L. Vortrag aus dem Vorjahre traten; es blieben somit verfügbar 3 781 614 L. Hiervon erhielt jede der 420 000 begebenen Aktien 9 L. als Dividende; der Rest mit 1 614 L. wurde auf die neue Rechnung übertragen. — Aus dem ausschliesslichen Gesellschaftsvermögen (vom Juni 1885) traten noch 2 L. für jede Aktie hinzu, während 1 002 L. dem neuen Rechnungsjahr als Vortrag verblieben.

Aus Grossbritannien.

Die Einführung durchgehender Bremsen

muss nunmehr bis zum Schluss dieses Jahres allgemein zum Abschluss gebracht sein. Der Präsident des Handelsamts hat am 4. September d. J. auf eine in Sachen der Betriebsmittel der Hochlandbahn an ihn gerichtete Anfrage die Sachlage nochmals erörtert. Im Jahre 1889 wurde an alle Eisenbahnen eine Verfügung erlassen, alle Personenwagen mit durchgehenden Bremsen zu versehen, die den vom Amt vorgeschriebenen Anforderungen in allen Punkten Genüge leisten mussten. Die Endtermine für die Einführung der durchgehenden Bremsen wurden für die einzelnen Bahngesellschaften verschieden festgesetzt und die letzten laufen im Dezember d. J. ab. Nachdem wird der Präsident gegen alle noch rückständigen Gesellschaften mit den entschiedensten Maassregeln vorgehen; und zwar sollen nicht allein die Personenzüge, sondern auch die Personenwagen der gemischten Züge mit solchen Bremsen ausgerüstet sein, die von der Lokomotive aus bedient werden können.

Ueber die Ausbreitung der durchgehenden Bremsen im Vereinigten Königreich ist in dieser Zeitung mehrfach berichtet worden. Es darf wiederholt werden, dass im Jahre 1885 nur 47 % der Betriebsmittel mit vorschriftsmässigen durchgehenden Bremsen ausgerüstet waren. Im Dezember 1892 waren es bereits 98 %. Von den Lokomotiven stellte sich die Zahl 1885 auf 75 %, 1892 auf 99,5 %. Es ist bereits früher angeführt, dass nur zwei von den in England gebräuchlichen Systemen den Handelsamtsbedingungen in allen Theilen entsprechen, die Luftsaugebremse der Vacuum Brake Co., deren Verbreitung in England ausserordentlich zugenommen hat, und die Westinghouse'sche Luftdruckbremse. Anderweite Systeme wurden Ende 1892 nur noch in 1 524 Fällen angewendet.

Die Kosten des Englischen Kohlenstreiks

werden, soweit die Produktion in den verschiedenen Gewerben darunter gelitten hat, bis jetzt auf 240 Millionen Mark angegeben. 50 Hochöfen sind in Yorkshire, Derbyshire und anderen Mittelländischen Bezirken ausgeblasen worden, die eine wöchentliche Produktion von 15 000 t Roheisen im Werthe von rund 800 000 ℳ darstellen. Hierzu kommen eine grosse Zahl von Eisen- und Stahlwerken, Baumwoll- und Wollspinnereien, Salinen, Thonwaarenfabriken mit einer Wochenproduktion im Werthe von 3 Millionen Mark, deren Betrieb eingestellt werden musste. Die Handelsflotte hatte infolge der verminderten Ausfuhr aus den Mittellandbezirken und Südwales einen wöchentlichen Ausfall von rund 5 Millionen Mark.

Ein Zusammenstoss im Boxtunnel,

der sich am 16. September d. J. ereignete, hatte glücklicherweise keine weiteren Folgen, als dass eine Anzahl Personen verletzt wurden. Der von Brunel erbaute altehrwürdige Tunnel, welcher im Zuge der Westbahn unweit Bath liegt, hat 2,8 km Länge. Der um 9 Uhr Vorm. von Paddington abgefahrene Eilzug entgleiste aus unaufgeklärten Ursachen mitten im Tunnel und in demselben Augenblick fuhr auch bereits der um 11.30 Uhr von Bath ihm entgegenkommende Personenzug in den Tunnel ein, der zum Glück wenig besetzt war. Im Tunnel erfolgte ein Zusammenstoss, durch den die Wagen des Personenzuges zertrümmert und ineinander getrieben wurden. Die Beseitigung der Trümmer aus dem Tunnel dauerte bis zum Abend des darauffolgenden Tages.

Eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Manchester und Glasgow über Carlisle

ist neuerdings geplant und die Genehmigung derselben wird noch in der Herbsttagung des Parlaments beantragt werden.

Neue Vorortzüge der Mittellandbahn in London.

Die Bahn hat einen neuen sehr wichtigen Zugverkehr zwischen Gummersbury und Moorgatestreet über Childs Hill eingerichtet. Die Züge fahren auf der Nordlandbahn durch Acton, zweigen nahe bei Willesden Junction nach links ab und gehen über Dudding Hill, wo später diejenigen Reisenden aussteigen werden, welche mit der Mittellandbahn den Watkinthurm mit dem ihn umgebenden Park besuchen wollen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Berichtigung eines Fehlers.) Vom 20. November d. J. ab wird der im Heft 1 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband bestehende Frachtsatz des Ausnahmetarifs 6a (Getreide etc.) zwischen Wien (Oesterreichische Nordwestbahn) und Nordhausen von 206 auf 296 ₰ für 100 kg erhöht.

Magdeburg, den 7. Oktober 1893. (2194)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif für den Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Vom 15. Oktober d. J. ab wird der im diesseitigen Gütertarif für den Binnenverkehr bestehende Ausnahmetarif 20a für Braunkohlenbriketts von 20 t nach den Hafen- und Binnenstationen der Strecke Stettin-Stralsund-Rostock nebst Seitenlinien etc. auf die diesseitige Station Lauchhammer als Versandstation ausgedehnt. Von dem gleichen Tage ab gelangen für Braunkohlen-, Braunkohlenkoks- und Braunkohlenbrikettssendungen in Mengen von 10 t von Lauchhammer nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie nach einzelnen weiteren Stationen unseres Bezirkes ermässigte Frachtsätze mit der Maassgabe zur Einführung, dass diese Sätze auf den Artikel Braunkohlenkoks bei Gestellung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht nur dann Anwendung finden, wenn die Fracht mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen bezahlt wird.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. Oktober 1893. (2195MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu den Tarifen für den Güterverkehr Basel Bad. Bahnhof- und Waldshut-Ostschweiz ist mit Gültigkeit vom 15. Oktober l. J. je der II. Nachtrag erschienen.

Diese Nachträge, welche von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden können, enthalten Frachtsätze für die Station Au (Zürich), sowie für den Verkehr zwischen Basel Bad. Bahnhof und den Stationen der Rorschach-Heiden-Bergbahn.

Karlsruhe, den 6. Oktbr. 1893. (2196)
Generaldirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Soweit die im 2. Heft der Bayerisch-Schweizerischen Gütertarife enthaltenen Frachtsätze für Aschaffenburg Bayer. Bahn niedriger sind, als die im Heft III E. der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife vorgesehenen Frachtsätze für Aschaffenburg Hess. Ludwigsbahn, gelten dieselben bis auf weiteres auch für den Verkehr mit Aschaffen-

burg Hess. Ludwigsbahn (im Südwestdeutsch-Schweizerischen Verbande).

Ferner sind die im 2. Heft der Bayerisch-Schweizerischen Gütertarife enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Aschaffenburg Bayer. Bahn einerseits und Au (St. Gallen), Mels und Mühlehorn anderseits bis auf weiteres auch im Südwestdeutsch-Schweizerischen Verbande (Verkehr mit Aschaffenburg Hess. Ludw.-Bahn) anwendbar.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 5. Oktbr. 1893. (2197)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 15. Oktober l. J. treten für den Verkehr von Petrowitz und Saybusch-Zablocie, Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, nach Oberschlesischen Hochofenstationen direkte Frachtsätze (Ausnahmetarif 33) für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze, Schwefelkiesabbrände etc. in Kraft. Die Höhe der betreffenden Sätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 7. Oktober 1893. (2198)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch - Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Liebau etc. Zum Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr tritt mit dem 1. November d. J. ein Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält anderweite Bedingungen über die Anwendung des Tarifes (an Stelle der im Haupttarif befindlichen) sowie neue Frachtsätze für die Station Castolowitz der Oesterreichischen Nordwestbahn. Die im Nachtrag unter Nr. 2 enthaltene neue Bestimmung über die Frachtberechnung für Koks nach dem Wagenladegewicht bei Anwendung der ermässigten Frachtsätze des Theil II hat erst vom 1. Dezember 1893 ab Gültigkeit. Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 7. Oktober 1893. (2199)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Bis auf weiteres können im Verkehr von den Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen für Sendungen von mindestens 20 000 kg Steinkohlen von einem Versender an einen Empfänger an Stelle von Wagen mit 10 000 kg Ladegewicht entweder drei Wagen von weniger als je 10 000 kg oder auch ein Wagen von mehr und ein solcher von weniger als 10 000 kg, in jedem Falle jedoch von zusammen mindestens 20 000 kg Ladegewicht verwendet werden. Die Frachtberechnung erfolgt hierbei nach den für Sendungen von 10 000 kg gültigen Ausnahmetarifen.

Breslau, den 9. Oktober 1893. (2200)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. November d. J. tritt ein neues Heft 3 des Verbands-Gütertarifs an Stelle des laut Bekanntmachung vom 20. März d. J. am 30. April d. J. aufgehobenen gleichen Hefts; es ist durch die Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 3. Oktober 1893. (2201)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. November d. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von den Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Magdeburg, Frankfurt a. M., Hannover, der Braunschweigischen Landeseisenbahn, Hohenebra-Ebeleber, Neuhaldensleber, Osterwieck-Wasserlebener und Stendal-Tangermünder Eisenbahn unter Aufhebung des bisherigen bezüglichen Tarifes vom 1. Februar 1885 und der hierzu erschienenen Nachträge ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Derselbe enthält theils die Sätze des bisherigen Tarifes, theils ermässigte Sätze; für eine Anzahl Stationen treten auch geringfügige Frachterhöhungen ein. Die erhöhten Sätze haben erst vom 1. Dezember d. J. ab Gültigkeit. Ausserdem sind eine grössere Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg in den Tarif neu einbezogen worden.

Druckabzüge des neuen Tarifes können von den betheiligten Dienststellen zum Preise von 60 ₰ für das Stück bezogen werden.

Breslau, den 7. Oktober 1893. (2202)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal - Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen, Staatsbahn-Güter-, Leichen-, Vieh- und Fahrzeugverkehre des Direktionsbezirks Erfurt, Norddeutscher und Niederdeutscher Güterverkehr, sowie gemeinschaftlicher Vieh- etc. Verkehr der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg und Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen. Mit dem Tage der Betriebseröffnung wird die Station Klein-schmalkalden der Neubaustrecke Floh-Seligenthal - Kleinschmalkalden in die obenbezeichneten Verkehre für Eil- und Frachtgüter, Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge aufgenommen.

Nähere Auskunft über die Tarifsätze ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 6. Oktober 1893. (2203)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 10. d. Mts. treten für den Güterverkehr zwischen den Stationen Frankleben und Frankenthal direkte Frachtsätze in Kraft, welche sich auf Grundlage der Entfernung von 450 km berechnen.

Erfurt, den 5. Oktober 1893. (2204)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen für Koks. Vom 20. November d. J. ab finden die Frachtsätze der Ausnahmetarife für Koks (auch Braunkohlenkoks) im diesseitigen Lokal-Gütertarif sowie in den Staatsbahn - Gütertarifen Bromberg-Berlin, -Breslau, -Hannover, -Magdeburg und -Oldenburg bei Gestellung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht nur dann Anwendung, wenn die Fracht für das Ladegewicht der gestellten Wagen bezahlt wird.

Bei Wagen von weniger als 15 t Ladegewicht werden für die Frachtberechnung nur 10 t als Ladegewicht in Ansatz gebracht, falls nicht das Gewicht der Ladung mehr als 10 t beträgt. Im letzteren Falle wird die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung berechnet.

Bromberg, den 4. Oktober 1893. (2205)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Februar 1894 treten die nachbezeichneten **Ausnahmetarife für Eisen und Stahl,** ohne Ersatz, ausser Geltung:

1. Im Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Berlin. Ausnahmetarif 12 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II etc. zur Ausfuhr über See nach ausser-europäischen Ländern.
2. Im Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Bromberg. Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II etc. zur Ausfuhr über See nach aussereuropäischen Ländern.
3. Im Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Hannover. Ausnahmetarif 28 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II hinsichtlich der Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen Buxtehude und Stade. (2206)

Frankfurt a/M., den 5. Oktober 1893.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Im **Deutsch - Niederländischen Eisenbahnverbande** tritt am 15. Oktober d. J. zu den Heften 1 bis 5 des Gütertarifs ein gemeinsamer Nachtrag in Kraft, enthaltend einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Futtermitteln im Verkehre zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover und Magdeburg, der Oldenburgischen und Sächsischen Staatseisenbahnen, der Warstein-Lippstadter, Lübeck-Büchener, Paulinenaue-Neu-Ruppiner, Alt-Damm-Colberger, Saal- und Weimar - Geraer Eisenbahn, sowie der Station Reichenberg der K. K. priv. Süd - Norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und den Niederländischen Hafenstationen Amsterdam, Dordrecht, Rotterdam, Middelburg, Vlissingen und Hoek van Holland andererseits. Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Verbandsverwaltungen und bei der unterzeichneten geschäftsführenden Verwaltung käuflich zu haben.

Elberfeld, den 6. Oktober 1893. (2207)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Altdamm - Colberger Eisenbahn. Zu unserem Lokalgütertarif vom 1. Januar 1893 tritt am 1. November d. J. und zu unserem Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Piepenburg-Regenwalde je ein Nachtrag I in Kraft. Der Nachtrag zum Gütertarif enthält ausser einer unwesentlichen Ergänzung der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung einen neuen Kilometerzeiger, in welchen die Entfernungen für die neu zu eröffnenden Stationen Piepenburg, Ornshagen und Regenwalde (mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Piepenburg-Regenwalde) aufgenommen sind. Der Nachtrag zum Vieh- etc. Tarif enthält einen durch Aufnahme der Entfernungen für Ornshagen und Regenwalde ergänzten neuen Kilometerzeiger. Die übrigen Entfernungen sind durch den neuen Kilometerzeiger nicht geändert. Die besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt. Druckexemplare der Nachträge sind auf unseren Stationen und in un-

serer Verkehrskontrole zu Stettin zu haben.
Stettin, den 5. Oktober 1893. (2208)
Direktion.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Einführung eines Tarifnachtrages. Mit Gültigkeit vom 1. November 1893, bezw., soweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Dezember 1893, tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. Januar 1893 gültigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes in Kraft, welcher neue Frachtsätze, Aufhebung von Frachtsätzen, sowie Berichtigungen enthält und bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 kr. Oe. W. pro Exemplar erhältlich sein wird.
Prag, am 6. Oktober 1893. (2209)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Einführung von Frachtsätzen im Rückvergütungswege für Erdwachssendungen von Boryslaw und Drohobycz nach Paris. Mit Gültigkeit vom 15. November 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Dezember 1894, werden für die Beförderung von Erdwachs, verpakt (Ozokerit), und von Erdwachs, roh, unverpackt, von Boryslaw und Drohobycz nach Paris nachstehende Frachtsätze im Rückvergütungswege berechnet:

Von den Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen	Nach den Stationen der Französischen Ostbahn	Erdwachs verpackt (Ozokerit) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg	Erdwachs verpackt (Ozokerit) 10 000 kg	Erdwachs roh, unverpackt 5 000 kg	Erdwachs roh, unverpackt 10 000 kg
		für den Wagen und Frachtbrief Francs Gold für 1 000 kg			
Boryslaw	Paris Douane	122,70	95,60	111,60	72,77
	„ Reuilly	123,10	96,—	111,90	72,77
Drohobycz	Paris Douane	—	—	111,20	72,56
	„ Reuilly	—	—	111,50	72,56

Die Absender haben auf den Frachtbriefen vorzuschreiben, entweder:

a) Umkartirung in Mannheim (Badische B.)

und zwar:
bis Mannheim (B. B.) über Krakau oder Oswiecim-Olmütz-B. Brod-Bubna-Carlsbad-Eger-Würzburg oder Olmütz-Tynist-Vysocan-Prag B. W. B.-Fürth i/W.-Würzburg;
von Mannheim auf Grund des Tarifes für den Deutschen oder Französischen Eisenbahnverband über Noveant;

b) Umkartirung in Wien K. E. B.

und zwar:
bis Wien K. E. B. über Krakau oder Oswiecim-Lundenburg bezw. Saybusch-Zwardon-Sillein,
von Wien K. E. B. auf Grund des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband über die Routen dieses Verbandes.

Die Sendungen müssen nachweislich nach Paris oder darüber hinaus verfrachtet worden sein.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis Mannheim (B. B.), bezw. bis Wien K. E. B. und der Duplikat-Frachtbriefe von Mannheim (B. B.), bezw. bis Wien K. E. B. bis Paris (oder darüber hinaus) eventuell gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe von Boryslaw oder Drohobycz bis Paris oder einer jenseits Paris gelegenen Französischen Station.

Diese Dokumente müssen den Refaktiewerber als Absender aufweisen und sind längstens bis 31. März 1895 bei der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen einzureichen.

Wien, am 7. Oktober 1893. (2210)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Französischer Eisenbahnverband. (Frachtsätze für Maschinenbestandtheile von Paris nach Bukarest.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1894, werden für die Beförderung des Artikels „Bestandtheile von Maschinen, eiserne, stählerne, auch gusseiserne" nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege berechnet:

Von Paris (Douane und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn	bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg	10 000 kg
	pro Frachtbrief und Wagen Francs Gold für 1 000 kg	
nach Bukarest filaret, Station der Rumänischen Eisenbahnen, oder umgekehrt . .	124,95	95,25

Wien, am 2. Oktober 1893. (2211)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages I zum Tarife Theil IV Heft 2. Am 1. November 1893 tritt der Nachtrag I zu dem vom 15. November 1890 gültigen Tarife Theil IV Heft 2 für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband (Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz, Bau- und Nutzholz usw. zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Ungar. Linien), der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungar. Linien) und der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits) in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen des Titelblattes, des Haupttarifes, der Tarifbestimmungen und des Kilometerzeigers, Frachtsätze für die Stationen Lekenik und Nagy-Gorica der K. K. priv. Südbahngesellschaft, eine Lieferfristtabelle und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 3. Oktober 1893. (2212)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Einführung des VI. Nachtrags zum Lokalgütertarif Theil II, Heft 1. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Strakonitz-Winterberg, beziehungsweise vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Wodnian-Prachatitz gelangt zum Lokalgütertarif Theil II, Heft 1, Neuauflage, gültig vom 15. Januar 1893 ein Nachtrag VI zur Einführung. Dieser Tarifnachtrag enthält 1. den Gütertarif und Kilometerzeiger für die Lokalbahnen Strakonitz-Winterberg und Wodnian-Prachatitz. 2. Aenderungen beziehungsweise Ergänzungen des Haupttarifs.

Exemplare dieses Tarifnachtrags sind bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen erhältlich.

Wien, am 5. Oktober 1893. (2213)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. (Frachtermässigung für von der Weltausstellung in Chicago rückkehrende Ausstellungsgegenstände.) Im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandverkehre werden Oesterreichisch-Ungarische Güter, welche von der Weltausstellung in Chicago und zwar spätestens 3 Monate nach Schluss der Ausstellung nach ihren Ausgangsorten an die Aussteller des Originalfrachtbriefs für die Hinbeförderung zurückgesendet werden, unter Berechnung der halben tarifmässigen Fracht abgefertigt werden, wenn dieselben von einem Rücksendungsnachweis der K. K. bezw. K. Centralkommission für die Weltausstellung in Chicago begleitet sind und wenn in den zugehörigen Frachtbriefen bemerkt erscheint, dass die Sendungen durchwegs aus Ausstellungsgütern bestehen.

Für alle bei der Rückbeförderung eintretenden besonderen Leistungen (Verwiegen, Verladen usw.) soweit hierfür tarifmässig Gebühren zu entrichten sind, dann für Auflegung von Nachnahmen, werden die in den Tarifen vorgesehenen Nebengebühren berechnet.

Wien, den 6. Oktober 1893. (2214)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Frachtermässigung im Rückvergütungswege für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate. Für Sendungen, welche auf Grund des Tarifes — Theil III, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband vom 15. November 1890 oder auf Grund des Nachtrages 8 B zu Tarif — Theil III für den Oesterreichisch - Ungarisch- und Süddeutsch - Französischen Eisenbahnverband vom 1. August 1887 (direkte oder mit Einlagerung in den in den erwähnten Tarifen vorgesehenen Einlagerungsplätzen) abgefertigt wurden, gelangen die unter Benützung der Tarife des Rheinisch - Westfälisch - Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes erreichbaren niedrigsten Umkartirungsfrachten mit Gültigkeit vom 1. November 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. Dezember 1894 im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die gleiche Frachtberechnung tritt auch für solche Sendungen ein, welche mangels direkter Frachtsätze im gebrochenen Verkehre über die Routen des Oesterreichisch - Ungarisch - Französischen Eisenbahnverbandes abgefertigt wurden.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche längstens bis 31. März 1895 bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen einzureichen sind.

Wien, am 30. September 1893. (2215)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr mit Oesterreich, Westösterreich, Ungarn und Galizien.

1. Aenderung der Reexpeditionsgebühren.

In den Tarifen für die oben angeführten Elbeumschlags-Verkehre hat es in den „Reexpeditionsbestimmungen" unter Abschnitt II. Reexpeditionsgebühren zu heissen:

„Falls die Ein- und Ausladung durch Arbeiter der Partei erfolgt, wird keine Reexpeditionsgebühr berechnet."

Diese Aenderung tritt mit 1. November d. J. in Kraft. Ferner wird die Reexpeditionsgebühr für Roheisen ab 1. Dezember d. J. von 2 kr. auf 3 kr. pro 100 kg erhöht.

2. Provision für Baarvorschüsse.

Für Baarvorschüsse (Vorfrachten, Zölle etc.), welche auf Sendungen haften, die per Elbe anlangen und per Bahn weitergehen, wird ohne Unterschied ab 1. November d. J. 0,5 % Provision eingehoben.

Wien, am 4. Oktober 1893. (2216)
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. (Verkehr mit Oesterreich.) Mit 15. Oktober 1893 treten für den oben genannten Verband zum Tariftheil II Heft 1 besonders ermässigte direkte Sätze für den Transport von

I. Düngemitteln:

A. Phosphate, mineralische, roh und gemahlen (z. B. Anatit und Phosphorit),
B. Guano aller Art, Knochenasche, Knochenkohlenabfall, Knochenmehl, Superphosphat (saurer, phosphorsaurer Kalk).

II. Erze

bei Zahlung der Fracht nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach der Tragfähigkeit der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10 000 kg Tragfähigkeit im Instruktionswege in Kraft.

Die Tarifsätze, welche bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Dezember 1893 Geltung haben, sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfragen.

Wien, den 6. Oktober 1893. (2217)
Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens des Verbandes.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Einführung eines Tarifnachtrages. Mit Gültigkeit vom 1. November 1893, bezw. soweit Erhöhungen eintreten, vom 1. Dezember 1893 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Mai 1892 gültigen Tarife, Theil III, für Güter des Spezialtarifes 1 in Kraft, welcher eine Aenderung der speziellen Tarifbestimmungen, neue und geänderte Frachtsätze, sowie diverse Berichtigungen enthält und bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 kr. Oe. W. pro Exemplar erhältlich ist.

Prag, am 5. Oktober 1893. (2218)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Verdingungen.

Königl. Eisenbahndirektion Berlin. Verdingung von 185 Lokomotiven und zwar:

a) 30 Stück 2/4 gekuppelten Schnellzug-Lokomotiven in 4 Loosen,
b) 20 Stück 2/4 gekuppelten Personenzug-Lokomotiven in 2 Loosen,
c) 20 Stück 3/4 gekuppelten Güterzug-Lokomotiven in 2 Loosen,
d) 20 Stück 3/4 gekuppelten Normal-Güterzuglokomotiven in 2 Loosen,
e) 20 Stück 3/3 gekuppelten Güterzug-Lokomotiven mit Verbundanordnung in 2 Loosen,
f) 10 Stück 2/3 gekuppelten Schnellzug-Lokomotiven in 1 Loose,
g) 25 Stück 2/3 gekuppelten Personenzug-Tenderlokomotiven in 2 Loosen,
h) 20 Stück 3/4 gekuppelten Güterzug-Tenderlokomotiven in 2 Loosen,
i) 20 Stück 3/3 gekuppelten Normal-Tenderlokomotiven mit 5 t Raddruck in 2 Loosen,

am Mittwoch, den 25. Oktober 1893, Vormittags 11 Uhr, in unserem Verwaltungsgebäude Berlin W., Königgrätzerstrasse 132 IV, Zimmer Nr. 2.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lokomotiven" an uns bis zu der vorstehend für die Eröffnung der Angebote bestimmten Zeit einzureichen. Ebendaselbst, Zimmer Nr. 7, können Angebotsbogen, Bedingungen und Zeichnungen eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 9 ℳ, bezw. portofreie Einsendung 9,05 ℳ baar oder in Zehnpfennig - Reichspostbriefmarken bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 4. Dezember 1893.
Berlin, den 7. Oktober 1893. (2219MG)

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung von circa 83 000 kg gusseiserner Bremsklötze soll im Wege allgemeinen Angebots vergeben werden.

Zeichnungen und Lieferungsbedingungen liegen bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch von derselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift „Bremsklötze" versehen, portofrei, verschlossen und versiegelt bis 20. Oktober l. J., Mittags 12 Uhr, bei uns einzureichen.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.
Ludwigshafen a/Rh., 4. Oktober 1893.
Die Direktion.
v. Lavale. (2220)

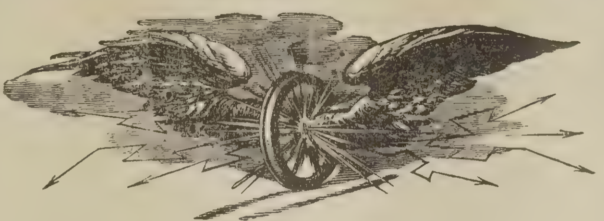
Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung einer Tenderlokomotive mit 2 gekuppelten Achsen für Personenzüge ist zu vergeben. Die Bedingungen können durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 40 ₰ bezogen werden. Angebote sind bis zum 18. d. Mts. bei uns einzureichen.

Giessen, den 7. Oktober 1893. (2221)
Grossherzogliche Direktion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 83.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 80. Zeitung des Vereins 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 14. Oktober 1893.

Dieser Nummer liegt Nr. 19 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Die Heilmann'sche elektrische Lokomotive.

Die Zahl derer, welche der Elektrizität die schliessliche Oberherrschaft über den Dampf im Landtransport langer Strecken voraussagen, ist in beständigem Zunehmen. C. S. du Riche Preller widmet dem Gegenstande im „Engineering" nähere Betrachtungen*) und in der That ist diese Frage eine der bedeutungsvollsten, welche in der jüngsten Zeit zur Erörterung stehen. Man hofft, dass mit der Einführung der Elektrizität als Triebkraft für die Eisenbahnzüge ausser anderen wesentlichen Vortheilen namentlich auch eine, und zwar eine sehr erhebliche Vermehrung der Fahrgeschwindigkeit zu erzielen sein werde. In dieser Beziehung haben bereits die Versuche, welche vor einigen Jahren von dem Amerikaner G. Weems in Laurel auf einer etwas über 3 km langen kreisförmig geschlossenen Bahnstrecke angestellt worden sind, die Aufmerksamkeit der Fachwelt auf sich gezogen. Weems' Lokomotive hatte die Gestalt einer Cigarre, war 4,9 m lang und hatte zwei Achsen mit Rädern von 0,7 m Durchmesser. Sie wurde mit einem Strom von 500 Volt Spannung von einer Centralstation aus betrieben; die Zuleitung erfolgte durch oberirdische Drähte, die Rückleitung durch die Schienen. Trotz der Unvollkommenheiten der ganzen Anlage soll die Lokomotive doch eine Geschwindigkeit von 185 km in der Stunde erlangt haben.

*) A 100 ton electrical Locomotive. By C. S. Du Riche Preller, M. A., Ph. D., M. J. E. E., A. M. J. C. E. „Engineering" vom 2. Juni 1893 ff.

Diese und ähnliche Proben haben, ohne dass auf längeren Strecken Versuche in grösserem Maassstabe angestellt worden wären, zu einer Reihe sanguinischer Vorschläge geführt, die sowohl den Bau besonderer elektrischer Schnellbahnen, als auch die Einrichtung elektrischen Betriebes auf bestehenden Eisenbahnen zum Gegenstande hatten. Du Riche Preller gruppirt diese Vorschläge nach vier Gesichtspunkten. Es handelt sich um den Betrieb von Eisenbahnen mittelst:

1. schnellfahrender Antriebwagen, die zwei Paar Triebräder von 1,85 m Durchmesser haben, etwa 15 t wiegen und ungefähr 800 elektrische Pferdekräfte entwickeln können. Derartige Wagen wurden von Dr. Wellington Adams für eine 400 km lange neue Bahn von St. Louis nach Chicago vorgeschlagen; in ähnlicher, wenn auch etwas veränderter Art wollte Zypernowski eine 240 km lange Bahn von Wien nach Budapest bauen. Der Betrieb sollte mit hochgespannten Strömen von Centralstationen aus erfolgen, die 65 bis 90 km weit auseinander lagen. Der Strom sollte durch oberirdische Leitungen nach 15 km weit von einander entfernten Zwischenstationen geführt werden, wo eine Umwandelung in niedrig gespannte Ströme zu erfolgen hatte, die dann, gleichfalls oberirdisch, zu den Antriebwagen geführt wurden;
2. Lokomotiven mit Akkumulatoren. Eine für die Pariser Untergrundbahn bestimmte Lokomotive dieser Art befindet sich z. Zt. bei der Französischen Nordbahn im Bau. Die

Batterie, welche aus 80 Elementen bestehen und 18 t wiegen soll, ist über dem Rahmen einer für den Zweck hergerichteten sechsräderigen Lokomotive aufgestellt, während vier Motoren, welche mindestens 30 und höchstens 100 Pferdekräfte leisten, ausserhalb der Rahmen auf den Achsen sitzen; die Ringe, welche die Feldmagnete tragen, werden von kräftigen Spiralfedern an den Rahmen festgehalten. Die Ladung der Batterie soll für einen fünfstündigen Betrieb mit 200 km Stundengeschwindigkeit ausreichen;

3. Lokomotiven, denen der Strom durch feste Leitungen zugeführt wird. Eine solche Lokomotive von 85 t Gewicht und 600 Pferdekräften befindet sich in Baltimore im Bau; auf der Chicagoer Ausstellung wird eine neuerdings in Lynn im Nordamerikanischen Staate Massachusetts erbaute elektrische Lokomotive derselben Gattung gezeigt, welche 30 t wiegt, aber nur mit 48 km Geschwindigkeit in der Stunde verkehren soll. Sie ist nicht in erster Linie für Hauptbahnen, vielmehr für städtische Hochbahnen und für Personen- und leichteren Güterverkehr auf Nebenbahnen bestimmt. Ihre Länge beträgt 5,03 m, ihre Breite 2,54 m, ihre Höhe 3,51 m. Sie läuft auf vier Rädern von 1,11 m Durchmesser, welche von zwei Gleichstrom-Elektromotoren getrieben werden, die unmittelbar auf der Achse sitzen. Die grösste Zugkraft soll sich auf 5,4 t belaufen können. Der Stand des Führers befindet sich in der Mitte mit freiem Ausblick nach allen Seiten;

4. Lokomotiven Heilmann'scher Bauart, die ihren Stromerzeuger auf dem Rahmen mit sich tragen. Eine Heilmannsche Lokomotive ist der Vollendung nahe; mit ihr sollen demnächst auf den Französischen Staatsbahnen umfassende Probefahrten unternommen werden. Die Maschine bietet auch um deswillen hervorragendes Interesse, weil anlässlich ihres Baues die vielumstrittene Frage, welche Vor- oder Nachtheile der Dreiphasen-Wechselstrom gegenüber dem Gleichstrom beim Lokomotivbetrieb biete, einer eingehenden Prüfung unterzogen wurde. Ursprünglich trug man sich mit der Absicht, einen vollständigen elektrischen Zug auszurüsten, und jede Achse durch einen von der Lokomotive aus gespeisten elektrischen Motor zu treiben; man hielt es jedoch später für rathsamer, nur die Lokomotive selbst für elektrischen Betrieb einzurichten, um die bestehenden Betriebsmittel der Bahn zunächst so benutzen zu können, wie sie sind.

Die Adams' und Zypernowski'sche Betriebsweise von festen, durch Haupt- und Transformator-Stationen gespeisten Leitungen aus, hält Preller zur Anwendung auf gewöhnlichen Bahnen für vollständig ungeeignet; wegen der an Abzweigungen und Zwischenstationen vorhandenen Weichen und Kreuzungen, der verhältnissmässig kurzen Entfernungen der Deckungssignale und der zahlreichen Kreuzungen in Schienenhöhe würde die Anwendung der geplanten Geschwindigkeit von 250 km zu gefahrvoll; ein Bahnkörper mit Krümmungen und Steigungen würde sich für solchen Betrieb nicht eignen und ausserdem würde mit der Beseitigung der Dampflokomotiven auf einem vorhandenen Bahnnetz die Herstellung von Stromleitungen nicht allein entlang der Hauptlinie, sondern auch an allen Nebenlinien und Nebengeleisen nöthig werden. Die bestehenden Linien bedürften einer gänzlichen Umbildung, die nur mit ungeheuren Kosten bewirkt werden könnte. Das würde schliesslich auf eine völlige Ausserbetriebsetzung der bestehenden Bahnen hinauslaufen. Die Linien St. Louis-Chicago und Wien-Budapest sind als Neubaustrecken geplant, die nach neuen Gesichtspunkten eingerichtet werden sollen. Sie sollen schnurgerade und möglichst waagerecht verlaufen, nur schienenfreie Kreuzungen haben; die Schienen sollen 55 kg/m wiegen, die Radflansche mindestens 5 cm tief sein; die Geleisentfernung der zweigeleisigen Bahnen muss wenigstens 10 m betragen, um die Luftstösse, welche von den aneinander vorbeifahrenden Zügen ausgehen, genügend abzuschwächen. Diese letztere Forderung bedingt eine Planumsbreite von mindestens 15 m, die wieder ausserordentliche Mehrkosten für Grunderwerb zur Folge hat. Die Kosten der Wien-Budapester Bahn sind denn auch auf eine Million Mark für das Kilometer veranschlagt worden. Ob solche Bahnen mit bestehenden Linien, welche die gleichen Verkehrspunkte verbinden, würden konkurriren können, wäre angesichts der zu erwartenden Fahrpreisermässigungen und Verbesserungen der Betriebseinrichtungen der vorhandenen Linien mehr als fraglich.

Diese Bedenken haben Heilmann veranlasst, eine Maschine zu bauen, die ober- und unterirdische Stromleitungen oder Kontaktschienen entbehrlich macht, welche gestattet, die Eisenbahnen in ihrer gegenwärtig bestehenden Einrichtung beizubehalten und die gleichwohl allenthalben verkehren kann. Zu diesem Zwecke muss aber die Lokomotive ihren Stromerzeuger selbst mit sich führen. Für Personen-Eilzüge würde eine Fahrgeschwindigkeit von 185 bis 210, ja selbst 300 km in der Stunde erreicht werden können, während bei Anwendung geringerer Geschwindigkeiten auch schwere Güterzüge mit der neuen Maschine befördert werden könnten.

Auf den ersten Blick erscheint es wenig einleuchtend, wenn eine Lokomotive zunächst Dampf erzeugen und erst dessen Kraft auf eine stromerzeugende Maschine übertragen soll, die ihrerseits wieder die Antriebmaschinen speist. Auf diesem scheinbar umständlichen Wege würden sich Kraftverluste anscheinend kaum vermeiden lassen. Man kann darauf zunächst nur sagen, dass bei den gewöhnlichen Lokomotiven der Dampf unter Umständen eine unvortheilhaftere Ausnutzung erfährt, als dies bei einer wohldurchdachten Maschine der Fall sein würde, die ihren eigenen Strom erzeugt. Im Grunde kann dem angeführten Einwande nur durch praktische Versuche begegnet werden.

Ein Punkt spricht jedenfalls sehr zu Gunsten der neuen Lokomotive, das ist die Möglichkeit, ihr ganzes Gewicht für Adhäsionszwecke nutzbar zu machen, ohne Erschwerungen, wie sie sonst in der Anordnung von Kuppelstangen liegen würden. Jede Achse kann unabhängig von den anderen durch ihre eigene Antriebmaschine bewegt werden, die sich den Bewegungen der Achse vollkommen anpasst, ohne dass schlingernde oder stampfende Bewegungen zu erwarten wären. Ausserdem kann bei den Lokomotiven, die den Stromerzeuger selbst mit sich führen, die Erzeugung und der Verbrauch des Stromes genau nach dem Bedürfniss geregelt werden. Bei einer Bergfahrt beispielsweise, wo eine Dampflokomotive ihre volle Kraft bei ermässigter Geschwindigkeit und bei grösstem Dampfzutritt einsetzen muss, kann man die elektrische Lokomotive einfach dadurch stärker anspannen, dass man die Tourenzahl des Stromerzeugers vergrössert. Man lässt einfach die Dampfmaschine schneller laufen, ohne dass es erforderlich wäre, den normalen Dampfzutritt zu ändern. Die elektrische Lokomotive kann daher unter gewissen Verhältnissen sehr wohl sparsamer arbeiten, als eine Dampflokomotive und bei genügender Dampfentwickelung eine gleiche Geschwindigkeit bei der Berg- wie Thalfahrt innehalten.

Es ist bereits angedeutet worden, dass während der ersten Bauzeit der Heilmann'schen Lokomotive umfassende Versuche darüber angestellt wurden, wie sich der Dreiphasen-Wechselstrom, den man bei den Stromerzeugern wie Antriebmaschinen anzuwenden gedachte, in der Praxis für die Zugkraftzwecke bewähren werde. Das Beispiel der Kraftübertragung von Lauffen am Neckar nach Frankfurt am Main schien für die Anwendung des Dreiphasen-Wechselstroms ein weites Feld zu eröffnen, nicht allein zum Zwecke der Uebertragung elektrischer Energie für Beleuchtungs- und Kraftzwecke, sondern auch für die Zwecke der Zugförderung. Man konnte sich indessen nicht dazu entschliessen, ohne weiteres diese Art der Uebertragung für den vorliegenden Fall anzuwenden und richtete für Versuchszwecke einen Dreiphasen-Wechselstrommotor ein, der für gewöhnlich 60 und im Höchstfalle

100 elektrische Pferdestärken leistete und mit einem entsprechenden achtpoligen Stromerzeuger mit Hohlarmatur verbunden war. Während sich sonst bei Eisenbahnfahrzeugen das Rad sammt der damit festverbundenen Achse dreht, bewegte sich bei dem Versuchsapparat das Rad lose um die Achse, die man in Stühlen oder Lagern unbeweglich festgelegt hatte. Die Laufräder mit ihren Flanschen waren ersetzt durch glatte Scheiben von 1,04 m Durchmesser, die nahe an ihrem Umfange fest mit einander verbunden waren durch eine zur Achse konzentrisch liegende Stahltrommel, in deren Innerem sich der eigentliche Motor befand und den Cylinder sammt Scheiben drehte. Auf der Achse war der Induktor in der Mitte fest montirt; er hatte 54 isolirte Kupferstäbe, die in nahe am Umfang befindliche Löcher eingelassen waren, in der Weise, dass eine vereinigte Achtpol- und Trommelwickelung, sogen. Sternkombination, erzielt wurde. Um diesen Induktor herum befand sich die Armatur, fest verschraubt mit dem die Scheiben verbindenden Stahlcylinder. Sie hatte 90 Kupferstäbe von der beim Induktor angewendeten Art. An den statt der Laufräder angewendeten Scheiben konnte die Kraft mit einer Bremse gemessen werden; sie trieben ferner auch einen Gleichstrommotor, der seinerseits auf Widerstände wirkte, so dass die verbrauchte Energie durch Ablesen der elektromotorischen Kraft und des Stromes jederzeit ermittelt werden konnte. Die Stromzuleitung des Wechselstrommotors bestand in drei Kabeln, welche durch eine Oeffnung in der Mitte eingeführt wurden.

Bei den Proben leistete der Motor 70 Pferdekräfte und würde deren 100 ergeben haben, wenn die mechanische Anordnung dies zugelassen hätte. Die Erwärmung war nur sehr gering und so waren die Versuche in Bezug auf Solidität, Ausgiebigkeit und Einfachheit des Apparates ausserordentlich zufriedenstellend. Die Kosten für Unterhaltung und Ausbesserung konnten sich infolge des Fehlens von Kommutator und Bürsten nur gering stellen. Weitere Versuche förderten indessen verschiedene schwerwiegende Mängel zu Tage. Beim Betrieb stellte sich die Nothwendigkeit heraus, die Dynamomaschine — Primärmaschine — und den Motor — Sekundärmaschine — zu synchronisiren, wenigstens annähernd; demzufolge musste auch die mit dem Dynamo gekuppelte Dampfmaschine bei hoher oder geringer Geschwindigkeit mit dem Motor gleichmässig laufen. Die Dampfmaschine kann daher bei einer Bergfahrt keine grösste Geschwindigkeit erhalten, deren sie bedarf, um ihre grösste Kraft zu entwickeln; die Zahl ihrer Umdrehungen muss vielmehr mit der Geschwindigkeit des Zuges abnehmen, wie es bei der gewöhnlichen Dampflokomotive der Fall ist. Dieser eine Uebelstand stellt die ganze Anwendung des Motors in Frage; wenn er sich auch durch Einschaltung von Widerständen in die Armatur etwas vermindern liesse, so würde dadurch andererseits wieder die Anwendung von Kollektorringen und Bürsten nöthig.

Ferner stand in dem vorliegenden Falle mit der Bedingung synchronen Laufs zwischen Primär- und Sekundärmaschine die Frage des Anlaufs im Zusammenhange. Ein Motor leistete mit Leichtigkeit 0,35 t am Umfange der Räderscheibe, alle 8 Motoren der Lokomotive hätten danach 2,80 t geleistet, was vollkommen ausgereicht hätte, einen Zug von 170 t auf einer Steigung von 1 : 200 oder 5 ‰ in Gang zu bringen. Der Widerstand auf dieser Steigung würde, wenn der grösste Koeffizient der Zugkraft zu 10 kg für die Tonne angenommen wird, $170 \times (5 + 10) = 2\,550$ kg = 2,55 t betragen. In solchem Falle aber, und wegen der Tendenz zum Synchronisiren würde das Anziehen indessen nur sehr langsam erfolgen, was wiederum eine grosse Intensität des Stromes bedingt, wie aus den folgenden Versuchsergebnissen hervorgeht, bei denen die 8 polige Primärmaschine mit einer gleichbleibenden Tourenzahl von 190 Umdrehungen in der Minute lief.

In den Motor geschickter Strom in Ampères	Beim Angehen am Umfange der Scheibe ausgeübte Kraft in Kilogramm
300 = 1 . 300	40 = 1 . 40
600 = 2 . 300	120 = 3 . 40
900 = 3 . 300	280 = 7 . 40
1 000 = 3,3 . 300	350 = 9 . 40

Wenn der Strom also auf das Doppelte, Dreifache und 3,3 fache des ursprünglichen Betrages gebracht wird, wird die Kraft verdreifacht, versiebenfacht und verneunfacht. Erst bei 1 000 Ampères hat, wie die Tabelle zeigt, die am Scheibenumfang wirksame Kraft das Quadrat der Verhältnisszahl erreicht, welche die Zunahme der Stromstärke angibt (3,3 : 9), während kleinere Wirkungsgrade verhältnissmässig mehr Strom verlangen. Es ist nicht zweifelhaft, dass auf geraden und waagerechten Strecken, d. h. bei Linien mit ganz ausgesuchten Neigungs- und Krümmungsverhältnissen, welche ein Mindestmaass von Widerständen haben, und wo die Züge selten anhalten, der Dreiphasen-Wechselstrom sich wohl für die Anwendung eignen kann. Wenn auch beim Gleichstrom der Nachtheil, Kommutator und Bürsten anwenden zu müssen, in den Kauf genommen werden muss, so wird dieser Nachtheil im vorliegenden Fall doch reichlich aufgewogen durch seine Vorzüge, nämlich die Leichtigkeit, mit der die Menge der gelieferten und verbrauchten Energie sowie der wichtige Faktor des Luftwiderstandes bei grossen Geschwindigkeiten gemessen werden können, und ferner den Umstand, dass die Geschwindigkeit der Motoren und infolge dessen des Zuges gänzlich unabhängig ist von der des Dynamos und demgemäss auch der Dampfmaschine. Man entschied sich auf Grund der Versuche und der vorstehenden Erwägungen schliesslich für die Anwendung des Gleichstroms.

Die zu erbauende Lokomotive hat infolge dessen nach den Plänen Heilmann's und des Ingenieurs Charles Brown, welcher namentlich auch den Entwurf des elektrischen Theiles besorgte, die folgende Einrichtung erhalten.

Auf einem durchlaufenden Rahmen, der mit den beiderseitigen Buffern 16 m Länge misst und der getragen wird von zwei vierachsigen Drehgestellen, ruhen der Kessel mit seinem Zubehör, eine Verbund-Dampfmaschine mit zwei Cylindern, welche von dem Kesseldampf betrieben wird, eine von der Dampfmaschine betriebene Gleichstrom-Dynamomaschine — Primärmaschine —, welche die acht auf den Drehgestellachsen befindlichen Motoren — Sekundärmaschinen — treibt, und ferner eine kleine Erreger-Dynamomaschine für die Primärmaschine, welche von einer besonderen kleineren Dampfmaschine betrieben wird. In der Mitte zwischen beiden Drehgestellen befindet sich der Führerstand. Die von dem vorderen Drehgestell getragene Lokomotivhälfte ist eingenommen von den maschinellen Einrichtungen, die hintere von dem Kessel, für den man die Lentz'sche Bauart angewendet hat. Der Schornstein, dessen Oberkante 4 m über den Schienen liegt, befindet sich hiernach am hinteren Ende der Lokomotive. Am Kessel befinden sich zwei seitliche Wasserkasten, nach Art der Tenderlokomotiven, auf denen auch die Kohlen untergebracht werden; diese Wasserkasten sind nach vorn soweit verlängert, dass sie den Führerstand seitlich begrenzen.

Die Maschinen liegen nur nach dem Führerstande frei; sonst sind sie vollständig unter Dach gebracht und so gegen die Einflüsse der Witterung geschützt; am vorderen Ende der Lokomotive befinden sich noch beiderseits Aufstiege, welche zum Maschinenraum führen. Die Ueberdachung zieht sich auch über den Führerstand hinweg. Ursprünglich beabsichtigte man, der Kopffläche der Lokomotive eine scharf zugespitzte Form zu geben; da die mit solchen Maschinen in Amerika angestellten Versuche indessen ergeben haben, dass sich hierdurch nur

geringe Vortheile erzielen lassen, sah man davon ab und begnügte sich damit, die Seitenwände nach vorn im Bogen zusammenzuführen, ähnlich wie es bei Vorköpfen von Brückenpfeilern geschieht.

Das Gewicht der Lokomotive beträgt nicht weniger als 100 t; es vertheilt sich auf alle 8 Achsen gleichmässig, so dass auf jedes Rad 6,25 t kommen. Die Raddrücke sind daher geringer als bei sonstigen schweren Lokomotiven; die 12 rädrigen Duplex-Mallet-Lokomotiven der St. Gotthardbahn, welche 87 t wiegen, haben beispielsweise 7,3 t Raddruck. Das Gewicht der Lokomotive mit ihrer ganzen Einrichtung ist so ausgeglichen, dass die Lastschwerpunkte ziemlich genau über den Drehgestellmitten liegen. Die Längsträger fallen hierdurch verhältnissmässig leicht aus.

Die einzelnen Theile der Lokomotive sollen im folgenden genauer beschrieben werden.

1. Der Dampfkessel.

Die Einrichtung entspricht der von Lentz angegebenen Bauart, wie sie sich auf Preussischen Bahnen bereits bewährt hat. Der Kessel ist nach beiden Enden etwas zugespitzt und in der Längsansicht oben gewölbt, die grossen Stirnwände mit zugehörigen Verankerungen sind vermieden, etwa auf halber Länge ist der Dampfraum am höchsten; hier, wo der Dampf am trockensten ist, findet die Dampfentnahme mittelst eines Sammelrohres, welches in einen nach dem Führerstande zu gelegenen kleinen Dom mündet, statt. Nach dem Schornstein zu verläuft der Kessel mit waagerechter Achslinie in langer kegelförmiger Verjüngung, was die Anlage einer verhältnissmässig kleinen Rauchkiste gestattet. Nach dem Führerstande zu ist der Kessel mit einem kürzeren etwas abwärts geneigten Kegelstück abgeschlossen, so dass auch am Führerstand der Kessel nur einen geringen Durchmesser hat. Hier ist eine lange Wellrohr-Feuerbüchse in den Kessel hineingeschoben, die bis zu seiner Mitte reicht. Die Siederöhren werden hierdurch verhältnissmässig kurz, die direkte Heizfläche wird aber um so grösser. Die Wellrohr-Feuerbüchse ist nach dem Führerstande etwas geneigt, wodurch die Asche leichter nach dem Aschkasten rutscht. Der Rost selbst liegt annähernd waagerecht. Die Kesselarmatur, welche sonst bei den Lokomotivkesseln an der grossen Hinterwand befestigt ist, befindet sich oben auf dem Kessel, in bequemer Nähe des Lokomotivführers. Die Speisung wird von zwei Injektoren bewirkt. Der Hintertheil des Kessels ist am Rahmen befestigt, der vordere Theil dagegen durch Hebelverbindungen gestützt; ausserdem liegt er noch in der Mitte auf.

Die wichtigsten Abmessungen des Kessels sind die folgenden:

Gesammtlänge	7,9	m
grösster Durchmesser . . .	1,93	„
Durchmesser der Feuerkiste	1,35	„
Rostfläche	2,25	qm
Heizfläche der Feuerkiste .	18,06	„
„ „ Röhren . .	127,11	„
gesammte Heizfläche . . .	145,17	„
Dampfdruck	12	Atm.
Wasserkasten	10	cbm
Kohlenraum	6	t

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3209 vom 9. d. Mts. an den bisherigen Herrn Vorsitzenden des Preisausschusses und an die vorsitzenden (bezw. bisherigen vorsitzenden) Verwaltungen der übrigen ständigen Ausschüse des Vereins, betreffend die ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 3210 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung von schmalspurigen Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 3220 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 3260 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den IV. Nachtrag zu den Technischen Vereinbarungen (abgesandt am 12. und 13. d. Mts.).

Nr. 3261 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 3262 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 11. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Oesterreichischen Staats- und die Privatbahnen und der Reformtarif.

Gegen die starre Unwandelbarkeit des nunmehr auf allen Oesterreichischen Bahnen in Geltung stehenden sogen. „Reform-“ (eigentlich Raum-) Tarifes erheben sich gewichtige Stimmen. Trotz der besseren Einnahmeausweise ist doch eine finanzielle Schädigung einiger Bahnunternehmungen, bezw. ihrer einzelnen Linien unverkennbar. Diese überwiegt den volkswirthschaftlichen Werth der ursprünglich bei den K. K. Staatsbahnen eingeführten bedeutenden Ermässigung der Frachtentarife, welcher die Privatbahnen widerwillig folgen mussten. Die Mindererge bnisse der Staatsbahnen treffen die Gesammtheit der Steuerträger und wirken daher weniger empfindlich, während die Aktionäre der Privatbahnen darunter schwer leiden. Die Staatsbahnen sahen sich endlich doch im vorigen Jahre genöthigt, Tariferhöhungen, wenigstens theilweise, wieder eintreten zu lassen, was vom Präsidenten Dr. von Bilinski überzeugend begründet wurde, während der Handelsminister von Bacquehem sich zu der wohl nicht ernstlich gemeinten Aeusserung veranlasst fühlte, es könne einmal die Zeit kommen, wo man den Rückverkauf der Staatsbahnen an Privatunternehmungen werde in Betracht ziehen müssen. In der letzten Generalversammlung der Nordwestbahn wurde bei Besprechung der weniger befriedigenden Betriebsergebnisse die Frage erörtert, ob es nicht an der Zeit wäre, dass die Privatbahnen bei den Staatsbahnen die Erhöhung der Frachtentarife anregten; man dürfe voraussetzen, dass die Staatsbahnen eine solche Anregung nicht ungern entgegennehmen würden. Es ist nicht bekannt, inwiefern diese zwischen dem Präsidenten und einem Aktionär gepflogene Auseinandersetzung auf irgend welcher Information beruht; immerhin ist es aber bemerkenswerth, dass eine derartige Eventualität zur Sprache gebracht werden konnte. Wenn auch im letzten Jahresbericht der Staatsbahnen ein bestimmter Hinweis auf bevorstehende Tarifreformen nicht enthalten ist, so dürften dieselben doch von ihrer Verwaltung ins Auge gefasst worden sein. Ein Tarifbarême darf nicht verknöchern, es muss den jeweiligen Konjunkturen des Verkehrslebens, sowie den finanziellen Erfolgen thunlichst Rechnung tragen. Das Festhalten an dem System darf nicht dazu führen, das Detail unbeweglich zu machen. Es wäre zu erwägen, ob nicht auch bezüglich gewisser Güter und Relationen wieder dem Werthtarif eine entsprechende Berücksichtigung einzuräumen sei, weil derselbe die Individualisirung jeder Frachtsendung ermöglicht. Werden alle diese Erwägungen gehörig gewürdigt, so wird sich auch das Verhältniss der Staats- zu den Privatbahnen, zwischen welchen durchaus kein prinzipieller Gegensatz besteht, gewiss freundlicher gestalten. Man ist daher auf die diesbezüglichen Aeusserungen der Regierung bei der Einbringung des Staatsvoranschlages für 1894 in dem am 10. d. Mts. eröffneten Reichsrathe gespannt.

Bezeichnung der für die Beköstigung der Reisenden in den Stationen bestehenden Vorsorgungen in den Fahrplanplakaten.

Von der K. K. Generalinspektion wurden folgende einheitliche Bezeichnungen angeordnet:

1. Den Namen jener Stationen, in deren Restaurationen man ausser Getränken (Wein, Bier, Kaffee, Thee usw.) nur kalte Speisen bekommen kann, ist das Becherzeichen beizusetzen.

2. Jene Stationen, in deren Restaurationen mindestens zur Zeit der Mahlzeiten auf warme Küche gerechnet werden kann, sind durch das bisherige Mittagsstationszeichen (Messer und Gabel gekreuzt) ohne Becherzeichen ersichtlich zu machen.

3. Die Verabreichung von Tabletten, sowie das Vorhandensein eines Restaurationswagens im Zuge, ist am Fahrplanplakate anmerkungsweise anzudeuten.

Tableaus über die zur Beförderung explosiver und feuergefährlicher Gegenstände bestimmten Züge.

Die Verwaltungen der Privatbahnen wurden vom K. K. Handelsministerium aufgefordert, von den für die eigenen Stationsorgane auf Grundlage der mit den Anschlussbahnen getroffenen Vereinbarungen aufgestellten Tableaus über die zur Beförderung explosiver und feuergefährlicher Gegenstände ausgewählten Züge, innerhalb 14 Tagen, sowie auch jeweilig bei Aenderungen dieser Tableaus je 3 Exemplare dem Ministerium vorzulegen. Die Verwaltungen haben bis zum 15. jeden Monats einen Bericht über den Vormonat „über versäumte Zuganschlüsse beim Transport explosiver Gegenstände" unter eingehender Begründung der Ursache des Anschlussversäumnisses, der zur Hintanhaltung solcher Fälle getroffenen Maassnahmen und unter gleichzeitiger Bekanntgabe der gegen die eventuell schuldtragenden Organe getroffenen Verfügungen in Vorlage zu bringen.

Stempelpflichtigkeit der Legitimationskarten für Handlungsreisende zur Erlangung von Tarifermässigungen für mitgeführte Musterkoffer.

Laut Entscheidung des K. K. Finanzministeriums unterliegen solche Legitimationskarten einer Stempelgebühr von 50 kr. Begründet wurde diese Gebühr damit, dass derartige Legitimationen die Bestätigung enthalten, dass deren Inhaber Reisender einer Firma ist, und deshalb ausgestellt werden, um ihm ein Beweismittel zu gewähren. Die Urkunden über solche Beweismittel sind als Zeugnisse anzusehen, welche nach dem Oesterreichischen Gebührengesetze der erwähnten Stempelpflicht unterliegen.

Trassirung neuer Dalmatinischer Bahnen.

Von der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen wird das Projekt für eine mit 0,76 m Spurweite auszuführende Bahnlinie von der Station Spalato der Dalmatinischen Staatsbahnen nach der Bosnisch-Dalmatinischen Landesgrenze bei Arzano sammt einem Flügel nach Sini verfasst. Die ins Auge gefasste Projektslinie soll an das Bosnisch-Herzegowinische Bahnnetz anschliessen und demselben einen zweiten Zugang zum Adriatischen Meere verschaffen, welches bisher vom Hinterlande aus blos über die Linie Sarajevo-Mostar-Metkovic erreicht wird. Behufs Gewinnung der Grundlagen für das aufzustellende Projekt wurden bereits anfangs März dieses Jahres 3 Ingenieursektionen seitens der Generalinspektion nach Dalmatien zur Terrainaufnahme entsendet. Ungeachtet der bisher aussergewöhnlich schlechten Witterungsverhältnisse, insbesondere der häufig auftretenden Borastürme, sind diese Arbeiten schon soweit fortgeschritten, dass die erwähnten Ingenieursektionen zur Ausarbeitung der Projekte bald nach Wien zurückkehren werden. Die Aufnahmen erstrecken sich nicht nur auf die sammt dem Flügel etwa 80 km lange, vorerst in Aussicht genommene Bahntrasse, sondern auch auf mehrere Varianten, deren Studium im Verlaufe der Arbeiten als wünschenswerth erkannt wurde, wobei unter Berührung der gleichen Orte, wie vorbezeichnet, die Linie in ihren Richtungs- und Neigungsverhältnissen etwas verbessert werden könnte. Mit Rücksicht auf die höchst ungünstige Gestaltung des Terrains muss für diese Bahnlinie die Verwendung des gemischten Betriebssystems, d. i. Adhäsionsbetrieb abwechselnd mit Zahnstangenbetrieb, ins Auge gefasst werden, welches System bereits bei der Ueberschienung des Iwan, im Zuge der schmalspurigen Bahnlinie Sarajevo-Mostar mit Erfolg zur Anwendung gelangt ist.

Ernennung von Mitgliedern des Staatseisenbahnraths und dessen Einberufung.

Die Funktionsdauer des bisherigen Staatseisenbahnraths ist, wie s. Zt. berichtet, mit der letzten Frühjahrssession abgelaufen. Die Ernennung der Mitglieder des neuen Staatseisenbahnraths für die nächste 3jährige Funktionsperiode ist bereits erfolgt. Die diesjährige Herbstsession wird am 21. und 23. d. Mts. stattfinden. Auf der Tagesordnung derselben befinden sich, abgesehen von allfälligen Initiativanträgen, nur die regulären Verhandlungsgegenstände.

Lieferungen für den Bau der Unterkrainer Bahnen.

Laut einer in der „Wiener Zeitung" enthaltenen Kundmachung gelangt die Lieferung und Aufstellung von mechanischen Einrichtungen für 8 Wasserstationen der Strecke Grosslupp-Rudolfswerth-Straza der Unterkrainer Bahnen zur Ausschreibung. Offerten werden bis längstens 24. d. Mts. bei der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen entgegengenommen und können daselbst auch die Bedingnisse und sonstigen Offertbehelfe eingesehen werden.

Der Eisenbahn-Voranschlag des Ungarischen Handelsministeriums für das Jahr 1894.

Zu der unter dieser Ueberschrift in der Nr. 78 S. 741 d. Ztg. gebrachten Notiz tragen wir noch aus dem diesfälligen Motivenberichte des Handelsministers folgendes nach: Das Netz der Ungarischen Staatsbahnen umfasst nunmehr mit den in Betrieb genommenen Vizinalbahnen insgesammt 10 410 km. Es sind präliminirt: 77 000 000 fl. Betriebseinnahmen, 44 230 000 fl. Betriebsausgaben und 32 770 000 fl. Betriebsüberschuss, was in Ansehung des in die Staatsbahnen investirten Kapitals, auch wenn man die älteren Emissionsverluste mit veranschlagt, schon eine beinahe 4,5 % Verzinsung gleichkommt. Die Betriebsausgaben der Staatsbahnen haben sich, entsprechend den Anforderungen der Ausbreitung des Netzes und der Steigerung des Verkehrs auf der ganzen Linie erhöht. Im Vergleiche zum Vorjahre beträgt die Erhöhung der Ausgaben 2 230 000 fl. Es wurden angemessene Summen für die Erhaltung der Bahnanlage und des Fahrparks, für die Legung von 42 kg schweren, 12 m langen Stahlschienen des grössten Kalibers für jene Strecken ausgeschieden, welche von Schnellzügen befahren werden. Für transitorische Ausgaben und Investitionen erscheinen 10,1 Millionen Gulden eingestellt. Diese Summen werden durch die im Zuge befindlichen Bauten und Anschaffungen, durch die Subventionen für die Seeschifffahrt, für die Arbeiten bei Pressburg und Komorn sowie für die über die Save zu erbauende Brücke, endlich für die Erweiterung der grösseren Stationen der Staatsbahnen in Anspruch genommen. Alle diese Arbeiten sollen im nächsten Jahre zu Ende geführt werden. In Bezug auf die Erhöhung der Subventionssumme für die Flussschifffahrt setzte der Minister auseinander, dass deren Entwickelung mit der des Eisenbahnnetzes gleichen Schritt halten müsse. Im weiteren Verlaufe berichtet der Handelsminister, dass er bei den Staatsbahnen für Neubauten 5,5 Millionen Gulden veranschlagt hat. In diesen Summen sind die Kosten für die Eisenbahn Marmaros-Sziget-Stanislau und für das zweite Geleise auf der Strecke Gran-Waitzen nicht inbegriffen. Es sind darin aber auch jene Ausgaben nicht enthalten, welche für die Erweiterung und Vermehrung der Werkstätten, für die Anschaffung von Lokomotiven und für andere Bauten verwendet werden sollen. Diese Ausgaben in Verbindung mit den Auslagen für die Hafen- und Eisenbahnbauten, welche noch im Laufe des Jahres 1894 in Fiume ausgeführt werden sollen, betragen zusammen 7,5 Millionen Gulden. Bezüglich der Bedeckung dieser Summe aus den Kassenbeständen wird das Ministerium dem Abgeordnetenhause eine besondere Vorlage unterbreiten. Der Handelsminister beabsichtigt weiter die Anschaffung von 1 200 neuen Personen- und Kondukteurwagen, damit diesem Mangel so rasch als möglich abgeholfen werde.

Ueber den Theil des Motivenberichts, enthaltend die bessere Dotirung des Personals, berichten wir demnächst.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Vorkonzessionen in Ungarn.

Das amtliche Organ des Königlich Ungarischen Handelsministerium („vasuti és közlekedési közlöny") veröffentlicht in seiner diesjährigen Nr. 118 die von demselben im 2. Quartal dieses Jahres ertheilten Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten. Es sind dies 39 an der Zahl, darunter 9 Verlängerungen und zwar sämmtlich auf 1 Jahr; alle diese Vorkonzessionen wurden bis auf 3 (Stadt-, Strassen- und Pferdebahnen) für Lokalbahnen ertheilt. Es wäre sehr wünschenswerth, wenn bei jeder Konzession auch die projektirte Länge der betreffenden Bahn und weiter bezüglich der früher ertheilten Vorkonzessionen angegeben würde, welche derselben bereits im Bau begriffen sind oder der Vollendung entgegengehen.

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Monat August d. J.

In diesem Monate haben vereinnahmt (der Unterschied gegen das Vorjahr ist durch ± ausgedrückt):

a) die Ungarischen Staatseisenbahnen . . . . . für 1 km 911 fl. (+ 71 996 fl., für 1 km + 9 fl.),	6 819 600 fl.
b) die übrigen Haupt- bezw. Privatbahnen . . . für 1 km 880 fl. (+ 54 200 fl., für 1 km + 9 fl.),	1 231 277 „
c) alle Lokalbahnen zusammen . . . . für 1 km 221 fl. (+ 71 185 fl., für 1 km + 12 fl.).	760 236 „
alle bezeichneten Bahnen zusammen . . . . für 1 km 718 fl. (+ 197 381 fl., für 1 km + 7 fl.).	8 811 113 fl.

In den ersten 8 Monaten d. J. haben diese Bahnen vereinnahmt:

a) 49 066 593 fl. (+ 2 503 806 fl.), für 1 km 6 554 fl. (+ 331 fl.)
b) 8 702 244 „ (+ 71 244 „), „ 1 „ 216 „ (+ 51 „)
c) 5 031 307 „ (+ 672 118 „), „ 1 „ 1 469 „ (+ 135 „)

zus. 62 800 144 fl. (+ 3 247 168 fl.).

Die kilometrischen Einnahmen sämmtlicher Ungarischen Eisenbahnen beziffern sich für die ersten 8 Monate d. J. auf 5 126 fl., d. i. + 199 fl. gegen das Vorjahr.

Eisenbahneröffnungen im Monat August d. J.

Nachstehende Eisenbahnstrecken wurden dem öffentlichen Verkehre übergeben: am 1. August die 5,862 km lange Schafbergbahn (Zahnradbahn) der Salzkammergut - Lokalbahn-Aktiengesellschaft; am 6. August die 10,2 km lange Zsebely-Csakovarer Lokalbahn, im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen; am 12. August die 21,2 km lange Borossebes-Menyhazer Lokalbahn, im Betriebe der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen.

Betriebseinnahmen im Monat August d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 15 619 176 Personen und 8 595 567 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 29 240 663 fl. erzielt (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 20 429 550 fl. und auf die Ungarischen Bahnen 8 811 113 fl.), d. i. für das Kilometer 1 041 fl. — Im gleichen Monate 1892 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 15 506 284 Personen und 8 077 654 t Güter, 28 032 408 fl. oder für das Kilometer 1 007 fl.; daher ergibt sich für den Monat August d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 3,4 %.

Die auf den Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 8 Monaten d. J. erzielten Verkehrseinnahmen beziffern sich auf 205 097 286 fl. (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Eisenbahnen 142 297 142 fl., auf die Ungarischen Bahnen 62 800 144 fl.), im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 194 244 552 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für den 8 monatlichen Betriebszeitraum des laufenden Jahres 28 031 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 27 757 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer und die Betriebszeit Januar—August d. J. auf 7 319 fl. gegen 6 998 fl. im Vorjahre, d. i. um 321 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet für 1893 auf 10 979 fl. gegen 10 497 fl. im Vorjahre, d. i. um 482 fl., mithin um 4,6 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 8 Monate d. J. für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses hatten von den im „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff." aufgeführten 128 Bahnen die nachstehenden die höchsten Einnahmen: die Wiener Verbindungsbahn 80 081 fl., die Aussig-Teplitzer Eisenbahn 54 018 fl., die Kaschau - Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) 31 484 fl., die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) 28 879 fl., die Kahlenberg - Eisenbahngesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf) 24 803 fl. und die Südbahngesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) 23 073 fl.

Erweiterung der Betriebsbefugnisse einer Station und Eröffnung einer Haltestelle.

Die für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Güterverkehr eingerichtete Station „Stein - Irresdorf" der Lokalbahn Budweis-Salnau wurde am 1. Oktober d. J. auch für den Eilgutverkehr eröffnet.

Am 10. Oktober d. J. wurde die zwischen den Stationen Königgrätz und Dobrenitz-Syrowatka der Oesterreichischen Nordwestbahn gelegene Haltestelle „Praskaska" für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Abgeänderte Bezeichnung von Stationen.

Der Name der an der Lokalbahnstrecke Wall.-Meseritsch-Wsetin der Kaiser Ferdinands-Nordbahn belegene Station „Rauczka" ist in „Rouschtka" abgeändert worden.

Südbahn: Ober-Baurath Prenninger.

Ober - Baurath Karl Prenninger, Bau- und Bahndirektor, sowie Vorstand der Betriebsinspektion der Oesterreichischen Linien der Südbahn, hat an den Verwaltungsrath der Gesellschaft das Ersuchen gestellt, ihn mit Rücksicht auf seine mehr als 43 jährige Dienstzeit von der Weiterführung der gedachten Funktionen bei der Generaldirektion zu entheben. Um jedoch seiner ausgezeichneten Fachkenntnisse, die er namentlich durch seine 22 jährige Leitung des Baues neuer Linien, sowie aller sonstigen Neubauten und umfassenden Rekonstruktionsarbeiten der Südbahn in hervorragender Weise bewährte, künftighin nicht entrathen zu müssen, hat der Verwaltungsrath den Herrn Ober-Baurath Prenninger unter gleichzeitiger Genehmigung seines Gesuches zum technischen Konsulenten der Gesellschaft ernannt, welche Stellung derselbe mit 1. Januar 1894 antreten wird.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Von Paris wird ein heftiger Krieg gegen sämmtliche Italienische Werthe geführt, welcher eigentlich dem Dreibunde gilt; es wird dort das Gerücht verbreitet, die Italienische Regierung werde den Kupon auf fremden Plätzen nicht mehr in Gold einlösen und dieser Staat stehe am Vorabend seines Bankerotts. Die von demselben garantirten 3 % Prioritäten der Südbahn wurden deshalb auch in Wien auf 148,25 herabgedrückt. Die Generaldirektion dieser Bahn sah sich zu folgendem Kommuniqué an die Tageblätter genöthigt: „Der jüngste Kursrückgang der 3 % Südbahn-Prioritäten findet weder in den thatsächlichen Verhältnissen der Gesellschaft noch in ihrer Beziehung zur Italienischen Staatsverwaltung eine Begründung, sondern kann nur als die Folge eines irrig vorausgesetzten Zusammenhanges zwischen der tendenziösen Beurtheilung des Italienischen Staatskredits und dem Werthe bezw. der Sicherheit der bezeichneten Obligationen erklärt werden. Dieser durchaus falschen Voraussetzung gegenüber muss festgestellt werden, dass das durch die Baseler Konvention geschaffene Vertragsverhältniss zwischen der Italienischen Staatsverwaltung und der Südbahn-Gesellschaft nach wie vor zu Recht besteht und durch keinerlei Maassnahmen von einer der beiden Vertragsparteien einseitig alterirt werden kann. Schliessen somit diese durch internationale Vereinbarungen sichergestellten Rechtsansprüche die Möglichkeit einer den Werth oder die Sicherheit der gesellschaftlichen Obligationen schädigenden Einflussnahme von irgend welcher dritten Seite vollständig aus, so muss überdies darauf hingewiesen werden, dass die Erträgnisse sämmtlicher Linien der Gesellschaft, auf welche die mehrgenannten Obligationen in erster Reihe intabulirt erscheinen, zur Sicherung derselben heranzuziehen sind. Aus dem Gesagten geht wohl zur Evidenz hervor, dass die in einigen Blättern veröffentlichten allarmirenden Gerüchte über den Werth und die Sicherheit der 3 % Südbahn-Obligationen auf gänzlich haltlose Kombinationen der Spekulation zurückzuführen sind." Von diesem Treiben, von der Zinsfusserhöhung der Oesterreichisch-Ungarischen Bank usw. wurde auch der Geldmarkt beunruhigt und die Kurse der Bahnaktien hatten einen Rückgang. So die Südbahn selbst (103,75), dann Nordwestbahn (213,70), Elbethalbahn (238,25) und die Staatsbahn (302,50), obwohl letztere die Finanzirung ihrer Domänen bald durchführt. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2850) und Aussig-Teplitzer Bahn (1810) notirten dagegen etwas höher, letztere auf die verfrühte Nachricht, dass ihr Abkommen von der Regierung die Genehmigung erhielt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten wird vom 15. d. Mts. ab bis auf weiteres die lagergeldfreie Zeit für Stückgüter auf dem Bahnhofe Saarbrücken auf 6 Stunden abgekürzt.

Köln, den 13. Oktober 1893. (2222)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Auf Seite 13 des am 1. Oktober 1893 zur Einführung gelangten III. Nachtrages zu Theil III Tarifheft Nr. 3 vom 1. Oktober 1889 ist in Schnitttafel A unter Schnittpunkt Nr. 4 für die Station Wrbno ein Theilfrachtsatz von 0,51 *M.* nachzutragen.

München, im Oktober 1893. (2223)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Koksverkehr von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin. Für Kokssendungen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von der Glückhilf- und Friedenshoffnunggrube nach Sosnowice transito kommen im Rückvergütungswege unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs mit sofortiger Gültigkeit folgende ermässigte Frachtsätze zur Einführung

von Friedenshoffnunggrube,
unterer Anschluss . . 0,437 *M.*
oberer " . . . 0,436 „
„ Glückhilfgrube,
unterer Anschluss . . 0,436 „

für 100 kg. Bei Gestellung von Wagen von 15 t und mehr Ladegewicht wird

die Fracht mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen berechnet.
Berlin, den 10. Oktober 1893. (2224)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.) Theil IV Heft Nr. 2 vom 1. Oktober 1887. Mit Gültigkeit vom 1. November 1893 gelangen für die Beförderung von Holzspähnen zur Bier- und Essigklärung von Bereg-Szt. Miklós, Station der K. Ungarischen Staatsbahnen, nach Mannheim, Station der Grossh. Badischen Staatsbahnen und der Hessischen Ludwigsbahn, und nach Ludwigshafen a/Rh., Station der Pfälzischen Eisenbahnen:
bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens
a) 5 000 kg
b) 10 000 „
je für den Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach oder von	Mannheim Badische Bahn und Hess.Ludw.-Bahn		Ludwigshafen a/Rh.	
	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Bereg-Szt. Miklós	6,85	4,28	6,91	4,32

München, im Oktober 1893. (2225)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Verband, Theil II — Heft 1. Am 15. d. Mts. treten folgende direkte Frachtsätze in Kraft zwischen Schönbrunn K. F. N. B. und

	Gleiwitz	Kattowitz
Eilgutklasse . . .	2,81	2,67
Stückgutklasse I	1,37	1,30
„ II	1,34	1,22
Spezialtarif A 2 .	0,70	0,67
„ I . .	0,65	0,62
„ II . .	0,53	0,51

Mark für 100 kg.
Breslau, den 12. Oktober 1893. (2226)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.) — Theil II, Hefte Nr. 5 und Nr. 12 vom 15. Februar 1887. — Mit Gültigkeit vom 1. November 1893 gelangen für die Beförderung von Roheisen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief von Burgsolms, Station der K. Eisenbahndirektion Frankfurt a. M., nach Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, der K. K. priv. Südbahngesellschaft und der K. Ungarischen Staatsbahnen direkte Frachtsätze zur Einführung, welche bei obengenannter Station zu erfahren sind.
München, im Oktober 1893. (2227)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. November d. J. kommt der Nachtrag IV zu Theil II a (Deutsche Schnittsätze) zur Einführung. Derselbe kann von den Verbandsverwaltungen und von unserer Drucksachencontrole unentgeltlich bezogen werden.
Strassburg, den 7. Oktober 1893. (2228)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederschlesischer Steinkohlen- und Kokesverkehr. Am 1. November d. J. tritt zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes, sowie Brikets nach Stationen der Oesterr. Nordwest-, Südnorddeutschen Verbindungsbahn usw. vom 1. Juni 1889 der Nachtrag VI in Kraft, welcher u. a. anderweite Vorbemerkungen zum Tarif und neue, vom Tage der Betriebseröffnung ab gültige Frachtsätze für Station Castolowitz der Oe. N. W. B. enthält. Druckabzüge des Nachtrages können durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz bezogen werden.
Berlin, den 10. Oktober 1893. (2229 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussisch-Württembergischer und Berlin - Württembergischer Güterverkehr. Am 20. Oktober d. J. gelangen die Nachträge V zum Ostpreussisch-Württembergischen und VI zum Berlin-Württembergischen Gütertarif zur Einführung, welche neben Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Filehne, Gollnow, Lautenburg i. Westpr., Mühle Schönau, Pr. Holland, Stralkowo und Vietz enthalten. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.
Erfurt, den 9. Oktober 1893. (2230)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Vom 15. d. Mts. ab wird die an diesem Tage dem Betriebe zu übergebende Haltestelle Pankow-Schönhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin in den direkten Oberschlesischen Steinkohlenverkehr einbezogen. Die Frachtsätze sind von den betheiligten Dienststellen zu erfragen.
Breslau, den 11. Oktober 1893. (2231)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die auf Seite 8 des Ausnahmetarifs für **Streu- und Futtermittel** unter III 2 enthaltene Bestimmung, betreffend die Verwendung von 2 offenen Wagen an Stelle eines Wagens zur Heu- und Strohbeförderung, bleibt in Abänderung unserer Bekanntmachung vom 2. d. Mts. und der entsprechenden Bestimmung **auf Seite 10** des Tarifs auch über den 15. Oktober d. J. hinaus bestehen
a) im direkten Verkehr der Bayerischen und Württembergischen Staatseisenbahnen und der Main-Neckarbahn mit der Hessischen Ludwigsbahn **bis zum 31. Oktober d. J.,** mit den übrigen Süddeutschen Eisenbahnen (ausgenommen im Verkehr mit den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen (1) und den Pfälzischen Eisenbahnen (2), für welche die Maassregel bereits am 1. Oktober (zu 1) und am 15. Oktober (zu 2) ausser Kraft getreten ist bezw. tritt) sowie im Binnenverkehr der Württembergischen Staatseisenbahnen und der Main-Neckarbahn **bis auf weiteres;**
b) im Binnenverkehr der Badischen Staatseisenbahnen und im Wechselverkehr derselben mit den Bayerischen und Württembergischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckarbahn und im Verkehr dieser Bahnen unter sich **bis auf weiteres;** im Verkehr der Badischen Staatseisenbahnen mit der Hessischen Ludwigsbahn und den Pfälzischen Eisenbahnen bis zum 6. November d. J.;
c) im direkten Verkehr der Hessischen Ludwigsbahn mit den Pfälzischen Eisenbahnen **bis zum 31. Oktober d. J.**
Berlin, den 10. Oktober 1893. (2232)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr aus dem Buschtêhrad-Kladnoer Reviere nach Sachsen über Kralup-Bodenbach. Am 15. Oktober d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarife vom 15. Januar 1889 in Kraft. Dieser enthält u. a. die durch Einführung des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfracht-Verkehr bedingten Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen.
Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Stationen zu beziehen.
Dresden, den 12. Oktober 1893. (2233)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Werrabahn-Bayerischer-Güterverkehr. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag V zum Gütertarif in Kraft, welcher von dem Materialiendepot der Bayerischen Staatsbahnen in München und von den Güterabfertigungsstellen der Werrabahn bezogen werden kann.
Soweit der Nachtrag einzelne Frachterhöhungen enthält, bleiben die bisherigen Tarifsätze noch bis zum 1. Dezember d. J. bestehen. (2234)
Meiningen, den 3. Oktober 1893.
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Stettin - Schlesisch - Märkisch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Bei der Beförderung von Thon roh und auch gebrannt in Fässern, Kisten und Kasten zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern oder Deutschen Kolonien im Verkehre von Frauenhain nach Stettin, Central-Güterbahnhof, werden für Sendungen in Wagenladungen von mindestens 10000 kg vom 20. Oktober 1893 an Ausnahmefrachtsätze in Höhe der Frachtsätze des Spezialtarifs III angewendet.
Diese Vergünstigung ist von Beobachtung der allgemeinen Ausfuhr-Kontrolvorschriften für Wagenladungsgüter abhängig.
Dresden, den 11. Oktober 1893. (2235)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Die am 1. Juni l. J. zur Einführung gelangten Frachtsätze für die Beförderung von Walk- und Waschabgängen etc. zwischen Mainz C. B. einerseits und Eisenberg a. d. March sowie Mährisch-Schönberg andererseits treten am 1. Dezember 1893 ausser Kraft.
München, im Oktober 1893. (2236)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von Stationen der I. K. K. priv. Donau - Dampfschiffahrt

nach der Schweiz und den Schweizerisch-Südbadischen Gemeinschafts-Stationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz (A. T. IV vom 1. August 1892). Mit Wirksamkeit vom 1. November l. J. gelangt der I. Nachtrag zur Einführung, welcher ausser verschiedenen Abänderungen und Ergänzungen des Haupttarifes die Einbeziehung der Schweizerischen Südostbahn und der Gotthardbahn enthält.

München, den 7. Oktober 1893. (2237)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Publikation von Tarifen. Mit 1. November l. J. tritt für die Beförderung von Wein in Fässern und von leeren Weinfässern im Verkehre zwischen Stationen der Rumänischen Eisenbahnen und der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, ferner Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen, der Schweizerischen Nordostbahn, der Schweizerischen Centralbahn, sowie Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen andererseits, mit Umschlag in Verciorova und Wien oder Passau, ein neuer Ausnahmetarif in Kraft.

München, den 9. Oktober 1893. (2238)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Kohlenverkehr von Rheinland-Westfalen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Vom 15. d. Mts. ab werden die Stationen Reinickendorf (Dorf), Tegel, Heiligensee Güterstation, Hennigsdorf und Velten, sowie die Stationen Alt-Mädewitz und Pankow-Schönhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin in den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 10. Oktober 1893. (2239)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 8. vor. Mts. veröffentlichen wir, dass die Nachträge III zu Heft 1 und 2 und die Nachträge II zu Heft 3, 4 und 5 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifs nunmehr durch die Verbandsstationen bezogen werden können.

Dresden, den 11. Oktober 1893. (2240)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3 Mit dem 1. November l. J. tritt zum Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina Heft 3 vom 1. September 1892 der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält u. a. eine Ergänzung der besonderen Bestimmungen sowie eine Anzahl neu einbezogener Stationen. Abzüge des Nachtrags sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 8. Oktober 1893 (2241)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung eines neuen Tarifes für die Beförderung von Obst. Am 1. November 1893 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst zwischen Stationen der K. K. pr. Südbahn-Gesellschaft (Ung. Linie), der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen (einschliesslich der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und der Vinkovci-Brckaer Eisenbahn), der K. K. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Ung. Linien) und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, sowie Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits in Wirksamkeit.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (bezw. Bötzbergbahn) gelten auch für die gleichnamigen Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 1 Krone pro Stück erhältlich.

Wien, am 23. Oktober 1893. (2242)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Instradirung der Schnellzugs-Eilgüter im Verkehr Wien-Paris. Der vom 1. April 1893 gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen zwischen Wien K. E. B. und Paris, welcher bisher nur für die Route Wien-Linz-Salzburg-Ulm-Mühlacker-Kehl-Avricourt Geltung hatte, findet nunmehr auch bei Beförderung über die Route Wien-Bischofshofen-Innsbruck-Arlbergbahn-Buchs-Delle Anwendung.

Wien, am 9. Oktober 1893. (2243)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Gültigkeitsverlängerung von Frachtsätzen. Soweit durch den mit 1. September 1893 zur Einführung gelangten Nachtrag VI zu Theil II, Heft 1, 2 und 3, ferner durch Theil III für Getreide etc. Tariferhöhungen eintreten, oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Taxen — statt bis 1. Oktober — noch bis 15. Oktober 1893 in Wirksamkeit.

Weiter haben die laut Nachtrag III zu Theil IV aufgehobenen Sätze des bisherigen Ausnahmetarifes Nr. 2 für Eisen etc. — statt bis 1. Oktober — noch bis 15. November in Kraft zu bleiben.

Wien, am 9. Oktober 1893. (2244)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Pferden. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1893 gelangt im Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverbande ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Pferden von Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen nach Stationen der Französischen Ostbahn zur Einführung.

Hierdurch wird der vom 1. Juni 1893 gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Pferden von Wien K. E. B. nach Paris aufgehoben und ersetzt

Exemplare dieses Ausnahmetarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Cts. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 10. Oktober 1893. (2245)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Einführung eines Nachtrages. Mit 1. November 1893 tritt der I. Nachtrag zu dem vom 1. Januar n. St. 1893 gültigen Tarife für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen des Haupttarifes.
II. Frachtsätze für neu einbezogene Stationen.
III. Ausnahmetarif 19 für Kleesamen und Hopfen von Russland.
IV. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 30 Hellern = 25 ₰ zu beziehen.

Wien, am 10. Oktober 1893. (2246)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverband. Böhm.-Bayerisch-Schweizer. Güterverkehr. Einführung eines neuen Tarifes und Ausgabe von Tarifnachträgen. Am 1. November 1893 tritt ein Ausn.-Tarif für die Beförderung von Kartoffeln (Erdäpfeln) zwischen Stationen der K. K. priv. Böhm. Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Böhmen und Mähren) einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen anderseits in Wirksamkeit.

Hierdurch werden die ab 20. November, bezw. 20. Oktober 1879 gültigen Nachträge XIII zu den Tarifen des Böhm.-Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehrs (Vereinigte Schweizerbahnen, bezw. Nordostbahn und weiter) vom 1. Dezember 1873 aufgehoben und ersetzt.

Die Aufhebung dieser Taxen gelangt durch die Nachträge XIX und XXIV zu den Tarifen des Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehres vom 1. Dezember 1873 gleichzeitig zur Durchführung.

Die in dem neuen Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (bezw. Bötzbergbahn), gelten auch für die gleichnamigen Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 50 Heller = 25 kr. Oe. W. pro Stück erhältlich.

Wien, am 9. Oktober 1893. (2247)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

(Amtliche Bekanntm. Forts. S. VI.)

Nr. 19. Jahrgang 1893. Berlin, am 14. Oktober 1893.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 13. Oktober Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	2	1	Dose	?	—	8	1	Walcourt	Grand Central Belge	
2	A B	—	1	—	Ofenfuss	—	1	2	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
3	A F	157	1	Kiste	Handnähmaschine	—	36	3	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	b. Schuppenrevision.
4	B	100	1	Pack	5 kl. Obstkörbe	—	2	4	Hannover	K. E.-D. Hannover	
5	B	—	2		Dachfenster	—	17	5	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
6	B B	3918	1	Fass	leer	—	30	6	Eberbach	„	
7	B K	—	3	Pack	leere Säcke	—	97	7	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
8	B L	21662	1	Kollo	Gewebe	—	133	8	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
9	C	14	1	Kiste	Hefe	—	12	9	Hamont	„	
10	C B	I	1	„	leere Flaschen	—	—	10	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Münster.
11	C F M	1698	1	Bund	Nessel	—	20	11	Augsburg	Bayerische Stsb.	Augsburg beschr.
12	C L B	272 222	2	Rollen	Decken	—	—	12	Eger	„	
13	C S	—	1	Korb	Aepfel	—	19	13	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	für 2 *M.* verkauft.
14	E	1 u. 2	2	Kolli	leere Körbe	—	—	14	„	„	beschr.: Berlin Lübeck bei Bodenrevision.
15	E E	1 2	2 1	„ Kiste	leere Körbe leere Kisten	— —	26	15	„	„	bez.: Berlin Horst bei Bodenrevision.
16	E A	2169	1	Ballen	?	—	40	16	„	„	beschr.: Berlin.
17	E A	2547	1	Kiste	?	—	49	17	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
18	E C W	4011	1	Tonne	Heringe	—	150	18	Schönberg	Meckl. Friedr. Frzb.	
19	E M	9006	1	Kiste	emaill. Geschirr	—	72,5	19	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bez.: Berlin Grossenhain bei Bodenrevision.
20	F B	850 851 852	3	Kisten	leer	—	128	20	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
21	F B C	1/20	20	Pack	Stahlplatten	—	1 262	21	Hagen-Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
22	F K	938	1	Kollo	leere Körbe	—	15	22	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
23	F S C	665	1	Kiste	leer	—	14	23	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	auf Begleitschein von Hof (Sachsen) eingegangen, beschr.: Berlin.
24	F V	4215	1	Fass	Margarine	—	56	24	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
25	Gbr. F	1922	1	Kiste	Glas	—	48	25	Worms	Hessische Ludwigsb.	
26	G G	—	1	Fass	leer	—	26	26	Eller a/M.	Linksrh. Köln	
27	G H	144	1	Sack	Bürsten	—	16	27	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
28	H	3 u. 4	5	Kolli	Ofentheile	—	9	28	Göttingen	K. E.-D. Hannover	bez.: Ludwigshütte-Göttingen.
29	H	2	1	Lattenkiste	leer	—	19	29	Wittenberge	K. E.-D. Altona	bez.: Ludwigslust-Wittenberge.
30	H D	—	2	Pack	leere Körbe	—	3	30	Hamburg B.	„	
31	H F	83685	1	Kiste	Obst	—	70	31	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
32	H W	—	1	—	Kette —	110	32	Anvers Bs.	Grand Central Belge	Fichtelberg u. Marktredwitz-Unterlind bez.
33	J	IV	1	Komode	Druckschriften —	15	33	Osterburg	K. E.-D. Magdeburg	
34	J B	—	1	Bund	schwarzes Tafelblech	52,5	34	Neusorg	Bayerische Stsb.	
35	J C Sch M	I	1	Pack	Körbe —	16	35	Mainz	HessischeLudwigsb.	
36	J G u. S L O E	8248	1	Sack	Pfefferkörner —	73	36	Bamberg	Bayerische Stsb.	beschr.: Hamburg.
37	J R	240	1	Ballen	Betten —	16	37	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
38	K	2018	1	Kollo	Papier —	—	38	Anvers S.	Grand Central Belge	b. Schuppenrevision.
38	K & C	8053	1	Kiste	leer —	32,5	39	Bremen	K. E.-D. Hannover	
40	L	2018	1	„	gefüllt —	75	40	Mainz	HessischeLudwigsb.	
41	L B S	11416	1	Fass	leer —	6	41	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
42	L S W	606	1	„	leer —	8	42	Saalfeld	„	
43	M	—	1	Stange	Flacheisen —	45	43	Bettingen	Wilhelm Luxembgb.	
44	M S	1918	1	Weissbiertonne	leer —	41	44	Tempelhof Rangirbhf.	K. E.-D. Erfurt	
45	R C	9364	1	Kiste	Puppen —	29,5	45	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	b. Schuppenrevision.
46	S	250	1	Korb	Messingkrahn —	7,5	46	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
47	S	—	1	—	Längsträger (eiserner)	145	47	Pfirt	Elsass-Lothring.	
48	S B	10437 16018	2	Fässer	leer —	—	48	Elsterwerda B. D.	K. E.-D. Erfurt	bez.: Clettwitz.
49	S B	1422 2033	2	—	Ketten —	—	49	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
50	S B S	10	1	Kiste	? —	36	50	Anvers S.	Grand Central Belge	auf dem Bahnhofe gefunden; Zeichen sind alt u. undeutlich.
51	S M G oder S M S oder B oder B D 53 oder S K	—	1	Ballen	Lumpen —	169	51	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
52	S U	9536	1	Kiste	Ultramarin —	19,5	52	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
53	V T G	—	1	Kollo	Hefe —	6,5	53	Gheel	Grand Central Belge	
54	V W B u. M Ny V	247	1	—	Wagendecke —	—	54	Simbach	Bayerische Stsb.	
55	W	2	1	Korb	Butter —	15	55	Louvain	Grand Central Belge	
56	W B T	2351	1	Kiste	leer —	30	56	Mainz	HessischeLudwigsb.	bez.: Mainz.
57	W W	1149	1	„	gefüllt —	64	57	„		Zettlitz-Carlsbad bezettelt.
58	Z B	—	1	Sack	leere Säcke —	7	58	Eger	Bayerische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
59	K. E. D. Altona	553	1	Bund	Decke —	—	59	München C. B.	Bayerische Stsb.	
60	W. Biermann	—	2	Kisten	leer —	19	60	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
61	Cardenas	—	1	—	Wagen —	300	61	Aerschot	Grand Central Belge	
62	Jakob Hahn in Bisenz-Bisen	—	1	—	Decke —	—	62	Feucht	Bayerische Stsb.	
63	Mr. Franz Rothe Montreal i/St. Canada Wolfs-Street 62	—	1	Kiste	Betten u. Bettzeug —	14	63	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
64	Sack-Leih-Institut Duisburg	—	1	Sack	Gerstenkorn —	69	64	Marsberg	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Meran restant; bez.: Oetzthal Berlin.
65	Wallot	—	1	Koffer	gefüllt —	17	65	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
66	Zehemaltheim	98	1	Sack	Gerste —	76	66	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
67	—	12	5	Säckchen	Märbel —	22	67	Mainz	HessischeLudwigsb.	
68	weiss	38	1	—	Ofentheil —	3,75	68	Northeim	K. E.-D. Hannover	
69	—	72	1	Kollo	4 leere Spahnkörbe —	1,5	69	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bekl.: Hamburg B.
70	—	213 aux les Bains	1	Pack	Kravatten —	2	70	Gheel	Grand Central Belge	
71	—	3884	1	Kollo	Pflugtheil —	14	71	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
72	rother Strich	—	1	Stange	Eisen —	10	72	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
73	rother Strich	—	1	„	Rundeisen, 4,5 m lang	4,5	73	Bremerhaven	K. E.-D. Hannover	
74	weisser Strich	—	10	Stäbe	Rundeisen —	55	74	Riethagen	„	
75	weisser Strich	—	2	—	Gabelspindeln (Bremsspindeln)	8	75	Herzberg	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
76	ÆH	—	2	Pack	10 leere Körbe	13	76	Glöwen	K. E.-D. Altona	
77	ES	2725/26	2	Kisten	Cylinder	207	77	Hamburg H.	„	
78	S B	2334	1	Kiste	Porzellan	104	78	„	„	
79	B	—	1	Sack	Cement	100	79	Altona	„	Phosphatmehlfabrik Hayermann & Cie., Peine.
80		1915	1	Kiste	Reibhölzer	15,5	80	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
81	800	58351	1	Packet	?	14	81	Hamont	Grand Central Belge	
82	D. R. Patent	7608 35	2	Kannen	leer	—	82	Hannover Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
83	Herz	—	1	Fass	leer	8	83	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
84	eine Krone	1,00	1	Bürde	Stahl	48	84	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
85	—	—	3	Butterfässer	leer	17	85	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	
86	—	—	2	Ringe	Eisen	24	86	Eschweiler	Linksrh. Köln	
87	—	—	1	Stange	Eisen	24	87	Walcourt	Grand Central Belge	
88	—	—	1	Stück	Eisenblech mit 2 Schiebern u. Handgriff (3 m lang)	—	88	Hannover Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
89	—	—	1	Kollo	eis. Ofenrohrstützen	7,5	89	Oppeln	K. E.-D. Breslau	
90	—	—	14	Brocken	Eisenschlacken	789	90	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
91	—	—	2	—	Fahnen (schwarze)	—	91	Baelen	Grand Central Belge	
92	—	—	2	Stäbe	Flacheisen	57	92	Kreuzburg	K. E.-D. Breslau	
93	—	—	1	Sack	Gerste	—	93	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
94	—	—	1	Stumpen	Gerstenspelz	20	94	Augsburg	„	bedruckt: Augsburg.
95	—	—	1	—	hölz. Gesimseaufsatz	1,5	95	Hameln	K. E.-D. Hannover	
96	—	—	2	—	Gusstheile	9,5	96	Euskirchen	Linksrh. Köln	
97	—	—	1	—	Gusstheil	5	97	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
98	—	—	1	—	Gussstück	140	98	Altena	„	
99	—	—	1	—	eiserner Hammer mit Stiel	9	99	Aachen T.	Linksrh. Köln	
100	—	—	1	—	gebrauchte Handsäge	2	100	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
101	—	—	1	—	Holzplatte (5 m lang, 6 cm breit, 4 cm stark)	10	101	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
102	—	—	1	—	Holzschuh mit Lederüberzug	0,5	102	Wolnzach	Bayerische Stsb.	
103	—	—	1	—	Holzthür ohne Schloss	14	103	Alfeld	K. E.-D. Hannover	
			1	—	Plättbrett mit Filzüberzug	—				
104	—	—	1	—	trockenes Kalbfell	1	104	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
105	—	—	1	—	Kette, 12 m lang	—	105	Leinhausen Hauptwerkst.	K. E.-D. Hannover	
106	—	—	6	Stück	Kinneneisen	3	106	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
107	—	—	2	Säcke	Kleie	108	107	Culm	K. E.-D. Bromberg	
108	—	—	1	—	Knierohr	—	108	Eichstätt Bahnhof	Bayerische Stsb.	
109	—	—	2	Körbe	?	32	109	Louvain	Grand Central Belge	
110	—	—	1	Korb	leer	0,5	110	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
111	—	—	1	Paar	Lederholzschuhe	—	111	Hagen-Eckesey	K. E.-D. Elberfeld	
112	—	—	1	—	Leine	—	112	Leipzig Eilb. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
113	—	—	1	Ballen	Oberleder	52	113	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
114	—	—	1	—	Oelkanne aus Weissblech	8	114	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	in einem Weidenkorb.
115	—	—	1	—	Ofenrost	1,5	115	Göttingen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
116	—	—	1	Petroleumfass Oelfass	leer	—	116	Herbede	K. E.-D. Elberfeld	
117	—	—	1	—	Pflugeisen	3	117	Algermissen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
118	—	—	1	—	eiserner Rost	12	118	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
119	—	—	1	Sack	? —	27	119	Louvain	Grand Central Belge	
120	—	—	1	„	Schaf-(Streu-)Wolle*)	22	120	Bremerhaven (Freihafen)	K. E.-D. Hannover	
121	—	—	4	—	Schippen (eiserne) —	5,5	121	Lierre	Grand Central Belge	
122	—	—	2	—	Schläger —	2	122	Schweinfurt Stadt	Bayerische Stsb.	
123	—	—	1	—	Schwelle —	—	123	Berolzheim	„	
124	—	—	1	Pack	Stifte —	5	124	Darmstadt	HessischeLudwigsb.	
125	—	—	1	„	1 Strohsack, 2 Säcke, 1 Schürze, 3 Paar Kinderstiefel	4,5	125	Spandau	K. E.-D. Altona	
126	—	—	3	—	Thonröhren —	78	126	Augsburg	Bayerische Stsb.	
127	—	—	1	—	Tisch und 2 Stühle	—	127	Dollbergen	K. E.-D. Magdeburg	auf d. Strecke gef.
128	—	—	1	—	Topf (eiserner) —	1	128	Glogau	K. E.-D. Breslau	
129	—	—	1	—	Vorsatzbrett —	—	129	Breslau O/S.	„	
130	—	—	1	—	Wagendecke (alt) —	—	130	Vilshofen	Bayerische Stsb.	
131	—	—	1	Korb	Zwetschgen —	42	131	Kufstein	„	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A C A	1207	1	in Papier	lackirte Malerplatte aus Blech	0,5	1	Düsseldorf-Der.	Rechtsrh. Köln	
2	B	4113	1	—	Ofenrohr —	3	2	Neuwied	„	
3	B J	778	1	Pack	Körbe —	4	3	Gelsenkirchen	„	
4	C	—	1	—	Ofenuntersatz —	8	4	Carnap	„	
5	E F	32	1	Kollo	Fussleisten —	6	5	Duisburg	„	
6	W C	22297	1	Korb	Strohhülsen —	4,5	6	Osnabrück Br. Bhf.	„	
7	W R	4212	1	Bierfass	leer —	21	7	Dortmund Rh.	„	
8	1 weiss	—	10	Stück	Laschen —	100	8	Wanne	„	
9	—	619	1	—	Carpenter-Maschinentheil (Luftpumpe)	—	9	Düsseldorf-Der.	„	
10	—	—	1	Pack	verz. kleine Eimer mit Schöpfer	5	10	Bocholt	„	
11	—	—	1	Bund	5 Herdringe 1 gusseis. Rost	5	11	Dortmund K. M.	„	
12	—	—	1	Schliesskorb	leer —	4,5	12	Essen B. M.	„	
13	—	—	4	Körbe	leer —	9	13	Derschlag	„	
14	—	—	1	—	Bretterstuhl —	—	14	Dortmund Rh.	„	
15	—	—	1	—	hölzerner Tisch —	24	15	Düsseldorf-Der.	„	
16	—	—	2	—	eis. Stangen, an den Enden m. Schraubengewinden versehen	20	16	Hennef	„	
17	—	—	1	—	eis. Stange mit durchbohrten Winkeleisen u. Ringen versehen	14	17	Camen	„	
18	—	—	2 2	Pack lose	Handkörbe — Körbe —	12	18	Wanne	„	

*) Jedenfalls von einer Schiffsladung zurückgeblieben.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

2. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herausgabe des Nachtrages XIV zu den vom 1. Juni 1888 gültigen Gebührentarifen für die Lokalbahnen.) Zu den ab 1. Juni 1888 gültigen Gebührentarifen für die Lokalbahnen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelangt Nachtrag XIV zur Einführung, welcher vom Tage der Eröffnung der Haltestelle Klecza dolna, bezw. Barwald auf der Lokalbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya Geltung hat.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Ergänzung der Stationstarife für Personen, Reisegepäck und Hunde für die Lokalbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya.
2. Berichtigung.

Derselbe kann zum Preise von 2 kr. pro Stück bei der Direktion und in den grösseren Stationen der K. K. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 7. Oktober 1893. (2248)

Am 1. Dezember d. J. tritt für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im **Deutsch-Belgischen Eisenbahnverbande** über Aachen-Mastricht bezw. Dalheim (Vlodrop) ein neuer Tarif, Theil II, Heft D, in Kraft.

Es erleiden hierdurch die bisherigen bezüglichen Tarifsätze zum Theil Ermässigungen, zum Theil unbedeutende Vertheuerungen.

Der neue Tarif liegt auf den betheiligten Stationen zur Einsicht offen.

Köln, den 20. September 1893. (2249)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), zugleich namens der betheiligten übrigen Verwaltungen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 81. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 18. Oktober 1893.

Inhalt:

Die Heilmann'sche elektrische Lokomotive.

(Schluss aus Nr. 80.)

2. Die Dampfmaschine des Stromerzeugers.

Der Kesseldampf wird einer vor dem Stande des Heizers befindlichen, die ganze Breite der Plattform einnehmenden Verbund-Dampfmaschine zugeführt, von deren beiden Cylindern eine 1,05 m über der Plattform und in der Mittellinie des Fahrzeuges liegende Welle gedreht wird. Rechts und links von dieser Welle liegen die beiden Dampfcylinder, deren Kolbenstangen sich mit ersterer genau in gleicher Höhe befinden und, da sie rechtwinklig zur Triebwelle liegen, auch senkrecht zur Bahnrichtung arbeiten. Die Triebwelle bildet in ihrer Verlängerung jenseits des Führerstandes die Achse der stromerzeugenden Maschine, die somit unmittelbar mit der Dampfmaschine gekuppelt ist.

Die Dampfmaschine ist, wie die übrige Maschineneinrichtung, von dem bereits genannten Ingenieur Brown konstruirt worden. Sie vermag 600 bis 1 000 Pferdestärken zu leisten und ihr Lauf kann nach dem Grade der zu leistenden Arbeit beschleunigt oder verlangsamt werden. Rollende und stampfende Bewegungen der Lokomotive sind dadurch thunlichst vermieden, dass alle Theile, die einer wiederkehrenden Bewegung unterworfen sind, aufs sorgfältigste ausbalancirt wurden.

Die nach der Triebwelle gerichteten Kolbenstangen liegen genau in gleicher Linie. Die Uebertragung auf die Welle ist demzufolge so getroffen, dass der Hochdruckcylinder zwei Pleuelstangen erhalten hat, welche seitlich der Kolbenstange am Kreuzkopf angreifen. Beim Niederdruckcylinder hingegen ist nur eine einzige Pleuelstange vorhanden, welche zwischen den beiden anderen arbeitet. Die Triebwelle hat hiernach drei Kröpfungen erhalten müssen; die mittlere ist gegen die beiden seitlichen, welche in einer Richtung liegen, um 180° versetzt. Die Kolben und ebenso die Pleuelstangen haben für jeden Cylinder genau gleiches Gewicht; die Durchmesser der Kolben sind so gewählt, dass beide Cylinder thatsächlich die gleiche Arbeit leisten. Die Dampfvertheilung wird durch cylindrische Muschelschieber bewirkt, welche an der dem Heizer zugewendeten Seite der Maschine durch Excenterstangen von der Triebwelle aus bewegt werden. Die Schieberkasten liegen unterhalb der Dampfcylinder, so dass der verdichtete Wasserdampf von selbst abfliesst, ohne dass Ablasshähne nöthig werden. Die Drehachse der Schieber liegt infolge ihrer Antriebsweise rechtwinkelig windschief zu den Cylinderachsen. Da die Schieberflächen der Abnutzung ausgesetzt sind, hat man die Muschel in den Schiebercylinder lose eingesetzt; sie wird

durch Federn gegen den Schieberspiegel gedrückt. Ferner ist mit jedem Hin- und Hergange der Muschel eine kleine Längsbewegung des Schiebers verbunden, zum Zweck, möglichst viele neue Berührungsflächen während des Arbeitsvorganges mit einander in Berührung zu bringen und auf diese Weise eine gleichmässigere Abnutzung zu erzielen. Diese Längsverschiebung wird dadurch hervorgerufen, dass die eine der beiden Schieberstangen bei jedem Hin- und Hergange einer Schraube ohne Ende einen Impuls ertheilt, der auf die Schieber übertragen wird. Das Dampfrohr, welches den Schieberkasten des Hochdruckcylinders mit dem des Niederdruckcylinders verbindet, besteht aus zwei mittelst Stopfbüchse in einander geführten Theilen; in letzterer gleichen sich die Wärmeunterschiede aus. Der Abdampf aus dem Niederdruckcylinder entweicht in den Schornstein des Kessels.

Die hauptsächlichsten Abmessungen der Dampfmaschine sind die folgenden:

Hochdruckcylinder . .	Durchmesser: 42,5 cm, Hub: 30 cm;	
Niederdruckcylinder . .	Durchmesser: 65 cm, Hub: 30 cm;	
Dampfdruck.	im Kessel: 12 Atm., „ Niederdruckcylinder: 5 Atm.;	
Wasserverbrauch . . .	9,5 kg auf die indizirte 11 „ „ „ effektive	Pferdestärke in der Stunde;
Gewicht der Maschine: 5,2 t,		
Leistung . . .	bei 360 Touren in der Minute: 600 PS., „ 600 „ „ „ „ 1000 „	

3. Die stromerzeugende Maschine (Dynamo).

Die Dynamo ist eine Gleichstrommaschine Brown'scher Bauart, welche 6 Pole und Gramme'schen Ringanker hat. Der Rahmen ist aus Gussstahl hergestellt und besteht aus zwei Hälften, deren untere auf der Plattform der Lokomotive ein für alle Mal festgeschraubt ist, während die obere abgenommen werden kann, um die Armatur herausnehmen zu können. Die runden Kerne der Feldmagnetspulen bestehen mit dem Rahmen aus einem Stück. Die Polschuhe sind an den Kernen mittelst Bolzen befestigt, die radial durch den Rahmen geführt sind. Die Welle, welche innerhalb des Rahmens den Ring mit der Umwickelung trägt, bildet, wie schon erwähnt, die Verlängerung der Triebwelle der Dampfmaschine, der Anker dreht sich also senkrecht zur Bahnachse. Die Achse findet nach vorn, d. h. an der der Dampfmaschine abgewandten Seite in einem seitlich am Rahmen der elektrischen Maschine mit drei Armen befestigten Kugellager noch festen Halt. Neben dieser Lagerstelle wird der Strom von den Kupferstreifen, in welche die Spulen auslaufen, gesammelt, mittelst Bürsten abgenommen und als Gleichstrom den Lokomotivachsen zugeführt. Der Durchmesser des Ankers beträgt 1,2 m, der äussere Durchmesser der ganzen Maschine, auf dem Rahmen gemessen, dagegen 2 m. Sie liefert bei normalem Betrieb bei 360 Umdrehungen in der Minute 1025 Ampères bei 400 Volt Spannung, oder 410 Kilowatt, was 560 effektiven Pferdestärken entspricht, oder einem Nutzeffekt von 93 %.

4. Erregerdampfmaschine und Erregerdynamo.

Die Erregung des magnetischen Feldes wird bewirkt durch eine vierpolige Dynamomaschine mit Reihenwickelung, welche 350 Umdrehungen in der Minute macht. Sie liefert 260 Ampères bei 50 Volt Spannung oder 13 Kilowatt, von denen indessen nur 5 Kilowatt für die Erregung benutzt werden; das übrige dient zur Beleuchtung des Zuges. Die Erregermaschine erhält unmittelbaren Antrieb von einer kleinen stehenden zweicylindrigen Dampfmaschine, deren Cylinder auf einem gusseisernen Gestell montirt und fest mit einander verbunden sind. Die Pleuelstangen setzen mittelst zweier um 180° versetzter Kröpfungen die Triebwelle in Bewegung; auf diese Weise ist auch hier für ruhigen Gang der Maschine gesorgt. Die Schieberkasten sind in solcher Weise angeordnet, dass die Schieberstangen mit den Kolbenstangen in derselben Ebene, aber ausserhalb der Kolbenstangen liegen. Der Schieberspiegel ist keine cylindrische Hohlfläche, wie bei der Hauptdampfmaschine, sondern eben, aber kreisförmig abgerundet; ebenso sind die Dampfkanäle von Kreisbögen begrenzt. Der Schieberkörper sitzt lose in einer cylindrischen Haube, welche fest mit der Schieberstange verbunden ist und von dieser bewegt, den Schieberkörper hin und her führt. Der letztere kann sich in der Haube um deren senkrecht auf dem Spiegel stehende Achse drehen. Diese Einrichtung ist von Brown getroffen worden, damit der Schieberkörper etwas rotiren kann, wenn die Reibung an der einen Seite grösser werden sollte, als an der anderen. Die Abnutzung wird dadurch eine gleichmässigere. Die Dampfmaschine ist mit einem Geschwindigkeitsregler ausgestattet.

Die Hauptabmessungen der Maschine sind folgende:

Cylinderdurchmesser:	15 cm;	
Hub	15 „ ;	
Anfangsdruck . . .	12 Atm.;	
Dampfverbrauch .	14 kg für die indizirte 17 „ „ „ effektive	Pferdekraft in der Stunde.

5. Antriebmaschinen auf den Lokomotivachsen.

Die auf den acht Achsen der Lokomotive angebrachten Gleichstrommaschinen haben je vier Pole, von denen indess nur zwei, welche mit den Achsen in einer Waagerechten liegen, umwickelt sind. Brown hat diese Bauart nicht allein wegen des beschränkten Raumes, sondern auch um deswillen gewählt, weil sie einen hohen Nutzeffekt von 88 % ergibt. Der die Feldmagnete tragende Rahmen ist aus Gussstahl aus einem Stück hergestellt und bildet ein unbewegliches, geschlossenes Gehäuse, das an beiden Enden mit Deckeln, ähnlich wie ein Dampfcylinder, so geschlossen ist, dass nur die Achse der Lokomotive oder die sich drehenden Theile hindurchtreten können. Die Kerne der beiden umwickelten Feldmagnete sind mit dem Gehäuse fest verbolzt. Der Anker ist als Gramme-scher Ring mit Pacinotti'schen Zähnen hergestellt; sein Durchmesser beträgt 65 cm; er ist auf einer stählernen Röhre montirt, welche die Achse mit geringem Spielraum umgibt und durch zwei Holzstoffringe darauf festgehalten ist; dieses Material hat vor Gummi den Vortheil, dass es nicht durch die Hitze oder vom Oel angegriffen wird. Ausser dieser elastischen Verbindung ist noch eine zweite dadurch hergestellt, dass die Röhre an einem Ende eine von 11 Löchern durchbrochene Scheibe trägt, in die ebensoviele am Rad sitzende Kuppelbolzen eingreifen. Diese Löcher sind in gleicher Weise mit Holzstoff ausgefüttert, wie die Röhre an den Stellen, wo sie mit der Achse verbunden ist. Durch diesen elastischen Antrieb werden die Schläge der Räder auf die Schienen ebenso wie die Stösse beim Anziehen der Lokomotive wesentlich vermindert. Die Abschlussdeckel der Motorgehäuse sind aus Bronze hergestellt und haben Luftlöcher, die auch ein Nachsehen der Motortheile und der Kohlebürsten gestatten. Um die Motortheile auf die Achse bringen zu können, ist das eine Rad so eingerichtet, dass es abgenommen werden kann. Die Gehäuse werden im übrigen mittelst Spiralfedern am Lokomotivrahmen festgehalten und sind paarweise durch Verbindungsstangen gekuppelt, um sich gegenseitig auszubalanciren. Das Gewicht des vollständig montirten Motors beträgt 2,7 t; das macht bei der Höchstleistung von 80 Pferdestärken oder 60 Kilowatt nur 45 kg auf das Kilowatt.

6. Drehgestelle.

Kessel und Maschinen ruhen auf einem gemeinsamen Rahmen, der von zwei vierachsigen Drehgestellen getragen wird. Die Längsträger der Drehgestelle bestehen aus doppelten Stahlblechen, die beiderseitig auf eine Platte von Schweissstahl genietet sind. Zwischen der ersten und zweiten sowie der dritten und vierten Achse eines Drehgestells sind diese beiderseitigen Rahmenplatten durch Stahlstege, in der Mitte durch eine Gussstahlversteifung mit einander verbunden, welche den Drehzapfen trägt. Das erste und zweite sowie das dritte

und vierte Rad sind durch Bündel unter dem Rahmen liegender Blattfedern, wie sie bei Eisenbahnfahrzeugen allgemein üblich sind, abgefedert. Die Federbündel sind im Schwerpunkt durch einen Drehbolzen mit dem Rahmen verbunden und hängen unterhalb der Achsschenkel mittelst Gelenken an den Achsbuchsen. In der Weise, wie die Uebertragung des Gewichts der Lokomotive von den Gestellrahmen auf die Federn vorgesehen ist, findet eine gleichmässige Belastung aller acht Achsen statt. Die Anwendung von vier Achsen für ein Drehgestell hat noch den weiteren Vortheil, dass die Schläge beim Ueberfahren der Schienenstösse vermindert werden; das Drehgestell erleidet nur den vierten Theil der Senkung einer Achse. Die Räder haben 1,16 m Durchmesser; der Gesammtradstand eines Drehgestells beträgt 4 m. Die Achsbuchsen sind so eingerichtet, dass die Lager einfach durch Abnehmen des Deckels herausgenommen werden können.

7. Bremse.

Die Bremse ist nach einem Heilmann'schen Patent von 1881 gebaut, bei dem der Grundsatz befolgt ist, dass die rollende Fläche des Rades von der gleitenden Oberfläche der Bremsschuhe nicht berührt wird. Anstatt gegen den Reifen zu drücken, greifen die Bremsschuhe an einer Scheibe an, die vermittelst der Kuppelzapfen, welche den Motor mit dem Rad in Verbindung bringen, am letzteren befestigt ist. Die Bremsschuhe werden von einer Westinghousebremse zur Wirkung gebracht, deren Pumpe und Luftbehälter in gewöhnlicher Weise an der Lokomotive befestigt sind. Auch ist Vorkehrung getroffen worden, dass die Antriebmaschinen nöthigenfalls als Dynamos benutzt werden können; die hierdurch gewonnene Energie stellt eine wirkungsvolle Sicherheitsbremse für den Fall dar, dass die Westinghousebremse versagen sollte.

8. Regler und Indikatoren.

Der Lokomotivführer befindet sich am vorderen Ende der Lokomotive im Maschinenraum und hat hier zu seiner Bedienung den Regulator der Dampfmaschine, die Ausschalter und Rheostaten und den Bremshahn der Westinghousebremse, während er auf einer Anzeigetafel mittelst der daran angebrachten Ampèremeter und Voltmeter den Strom jedes der acht Motoren messen kann. Jeder Motor hat seinen eigenen Ausschalter, um ihn im Falle der Noth jederzeit ausser Betrieb setzen zu können.

9. Vorversuche mit der Lokomotive.

Nach den vorstehenden Darlegungen ist es ausser Zweifel, dass die Heilmann'sche Lokomotive einen bedeutsamen Schritt in der Anwendung der elektrischen Kraft zur Bewegung von Eisenbahnzügen darstellt. Aus dem Zusammenhange ist ersichtlich, dass bei der Durchbildung des neuen Betriebsmittels ein nicht geringer Grad von Scharfsinn und Fürsorge aufgewendet worden ist und man wird mit gespannten Erwartungen dem endgültigen Ergebniss der mit der Lokomotive geplanten Probefahrten entgegensehen dürfen. Vorversuche mit der Lokomotive, an die inzwischen die letzte Hand angelegt worden ist, haben am 21. August d. J. in Hâvre auf einer 2 km langen Bahnstrecke stattgefunden, die Krümmungen von 80 m Halbmesser und sehr starke Steigungen hatte. Eine grosse Geschwindigkeit konnte hier natürlich nicht angewendet werden; man liess die Lokomotive nur mit 30 bis 40 km stündlicher Geschwindigkeit laufen. So wenig erschöpfend die Versuche hiernach auch waren, so hat doch festgestellt werden können, dass die Fahrbewegung ausserordentlich sanft war. Der Uebergang von Schiene zu Schiene vollzog sich, dank der vierachsigen Anordnung der Drehgestelle, vollkommen stossfrei. Die Maschinen an sich sind in der Werkstatt eingehend geprüft worden und haben für Verhältnisse, wie sie Fahrgeschwindigkeiten von 110 km entsprechen, befriedigende Resultate ergeben.

Aus dem Bayerischen Landtage.

(Schluss aus Nr. 79.)

Nach dem Ausweise der Funktionsgehalte und Gehaltszulagen des statusmässigen Personales werden für die am Schlusse der 21. Finanzperiode eröffneten und im Bau befindlichen Bahnstrecken, für welche, soweit sie im Laufe der 22. Finanzperiode zur Eröffnung gelangen werden, ein Bedarf an statusmässigem Personal mit Rücksicht auf die allgemeine Vermehrung dieses Personales nicht besonders in Ansatz gebracht worden ist, 16 862 nichtpragmatische Beamte und Bedienstete erforderlich sein. Für dieselben berechnet sich ein Bedarf an Funktionsgehalten von 14 706 0 8 *M*, Gehaltszulagen von 5 649 906 *M*, somit in Summa 20 355 914 *M*. Gegenüber den Budgetsätzen für ein Jahr der 21. Finanzperiode ergibt sich demnach eine Mehrung an Beamten und Bediensteten um 1 828 Stellen mit einer Mehrung an Funktionsgehalten um 1 595 185 , Gehaltszulagen um 700 332 *M*, in Summa 2 296 517 *M*, welche zum grössten Theile durch die Vermehrung der statusmässigen Stellen verursacht wird. Als Mehrung wurden eingestellt: Kategorie B I 253 Expeditoren, Kategorie C 176 Adjunkten, Kategorie D I 67 Oberkondukteure, 12 Oberstationsmeister, 6 Oberpacker, 10 Wagenmeister, 17 Werkführer, 1 Maschinenzeichner, 46 Lokomotivführer I. Klasse, 2 Bahnmeister, 1 Imprägnirmeister, 40 Bauzeichner, 1 Hafenmeister, Kategorie D II 72 Stationsmeister und Haltesteller, 102 Packer, 84 Lokomotivführer II. Klasse, 109 Wagenwärter und Wagenaufseher, 56 Thurmwärter, 15 Werkführer II. Klasse, 5 Brückenmonteure 50 Bauaufseher, 1 Maschinist, 7 Gasmacher, 10 Messgehilfen I. Klasse, 1 Torfstichbetriebsaufseher, 5 Magazinsgehilfen, Kategorie D III 76 Stationsdiener, 2 Büreaudienergehilfen, 65 Wagenwärtergehilfen, 113 Lokomotivheizer, 150 Wechselwärter und Vorarbeiter für den Bahnunterhaltungsdienst, 15 Nachtwächter, 20 Stativmaschinenwärter, 30 Magazinsdiener, 13 Heizer für elektrische und Gasbeleuchtung, 5 Brückenschlosser, Kategorie D IV 200 Bremser. Summa 1 838 Stellen. Dagegen sind für ein Jahr der 22. Finansperiode weniger vorgesehen worden bei der Kategorie D III 10 Messgehilfen II. Klasse. Nach Abgleichung der Mehrungen mit den Minderungen verbleibt demnach eine Mehrung von 1 828 Stellen. Hinsichtlich der Vermehrung und Verminderung der Stellen wird nachstehendes dargelegt. Expeditoren. Um diejenigen aus der Reihe der Adjunktenadspiranten hervorgegangenen Adjunkten, welche sich nach dem Bestehen der „ersten Expeditorprüfung" zur Beförderung qualifiziren und bereits auf Posten Verwendung finden, deren Besetzung durch Beamte der Kategorie B I begründet erscheint, ist eine mässige Erhöhung der Zahl der Expeditorstellen in der 22. Finanzperiode erwünscht. Ausserdem ist eine grosse Anzahl von Adjunkten vorhanden, welche nach langjähriger Dienstzeit im diätarischen Verhältnisse bei dem Eisenbahnbetriebe die Anstellung als Adjunkten erfahren haben und nun mit Rücksicht auf ihr Dienstalter und ihre Qualifikation die Ueberführung in die Kategorie B I der Expeditoren erstreben. In der 21. Finanzperiode ist für die in ähnlicher Lage befindlich gewesenen Adjunkten, welche aus den Diätaren der vormaligen Bauabtheilung hervorgegangen waren, die Möglichkeit der Ueberführung in die Kategorie B I durch eine entsprechende Mehrung der Expeditorenstellen geschaffen worden. Es wird nunmehr aus Billigkeitsgründen auch den vormaligen Diätaren des Eisenbahnbetriebes in angemessener Anzahl die Beförderung in die Kategorie B I zu ermöglichen sein, soweit Qualifikation und Verwendungsart dies gerechtfertigt erscheinen lassen. Aus diesen Gründen wurde eine Gesammtmehrung um 253 Expeditorenstellen gegen Einziehung von 300 Adjunktenstellen vorgesehen. Adjunkten. Die Verkehrszunahme hat in der 21. Finanzperiode erforderlich gemacht, die Zahl der Adspirantenposten zu erhöhen; hierdurch wird im Laufe der 22. Finanzperiode eine grosse Anzahl von Adspiranten und Diätaren mit der Berechtigung zum Einjährig-freiwilligen-Dienst die zweijährige Praxiszeit zurücklegen und der Adjunktenprüfung unterstellt werden. Um die Erwartungen, mit welchen die derzeitigen Anwärter zugegangen sind, nicht zu täuschen, ist die Zahl der Adjunktenstellen um 318 Stellen zu vermehren, durch deren Bewilligung alle Anwärter, welche bis zum Ende des Jahres 1895 ein Jahr nach der Adjunktenprüfung vollenden werden, zur Anstellung werden gelangen können. Ferner sollen, wie in der 19., 20. und 21. Finanzperiode, auch in der 22. Finanzperiode diejenigen dienstälteren, vor dem Erscheinen der Aufnahmebestimmungen vom Jahre 1885 zugegangenen Diätare, welche im Laufe der 22. Finanzperiode eine zehnjährige Dienstzeit vollenden, in den Status der Ad-

junkten überführt werden, wozu 58 Adjunktenstellen erforderlich sind. Hiernach ergebe sich gegenüber der 21. Finanzperiode ein Mehrbedarf von 318 + 58 = 376 Adjunktenstellen. Da jedoch, wie oben dargelegt, 200 Adjunktenstellen zum Einzuge gelangen sollen, ist für ein Jahr der 22. Finanzperiode nur eine Mehrung von 176 Adjunktenstellen vorzusehen. Statusmässige Bedienstete. Bei Berathung des Etats der Staatseisenbahn-Verwaltung für ein Jahr der 21. Finanzperiode wurde der Staatsregierung wieder die Ermächtigung ertheilt, eine Vermehrung des statusmässigen Personals nach Maassgabe des Bedürfnisses, vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung des Landtages, eintreten zu lassen. Infolge der in der ersten Hälfte des Jahres 1892 eingetretenen Verkehrssteigerung und der Vermehrung der Züge ist von dieser Ermächtigung Gebrauch gemacht worden und hat demnach im Fahrdienste eine Mehrung der im Etat für ein Jahr der 21. Finanzperiode bewilligten Stellen an statusmässigen Bediensteten bereits im Laufe der 21. Finanzperiode stattgefunden, und zwar um 67 Oberkondukteure, 46 Lokomotivführer I. Klasse, 84 Lokomotivführer II. Klasse, 94 Wagenwärter, 76 Stationsdiener (im Fahrdienst), 90 Wagenwärtergehilfen, 113 Lokomotivheizer, Summa 570 Stellen, wogegen 50 Kondukteurstellen eingezogen wurden, so dass eine Gesammtmehrung von 520 Stellen besteht. Bei Bemessung des Voranschlages für ein Jahr der 22. Finanzperiode wurde der Bedarf an statusmässigen Bediensteten zu Grunde gelegt, wie sich derselbe in der Winter-Fahrordnung 1892/93 als nothwendig erwiesen hat. Dabei wurde von der Annahme ausgegangen, dass der Staatsregierung auch für die 22. Finanzperiode die Ermächtigung ertheilt werden wird, im Falle einer über die dem Budget zu Grunde liegende Erwartung hinaus eintretenden Verkehrszunahme eine Vermehrung der statusmässigen Bediensteten nach Maassgabe des sich alsdann ergebenden Bedürfnisses über die im Etat für ein Jahr der 22. Finanzperiode vorgesehene Zahl hinaus — vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung des Landtages — vorzunehmen. Mit Rücksicht auf die vorstehenden Darlegungen wurde gegenüber den Ansätzen im Etat für ein Jahr der 21. Finanzperiode die im Laufe dieser Finanzperiode vorgenommene Vermehrung der Stellen im Fahrdienste auch für die 22. Finanzperiode als dauernd nothwendig vorgesehen und ausserdem die Kondukteurzahl der 21. Finanzperiode (585) wieder voll eingestellt. Da der Personalbedarf für den Stationsdienst gleichfalls nach dem Zugverkehr zu bemessen ist, so wurde für den Stationsdienst die nachstehende Mehrung gegenüber der 21. Finanzperiode vorgesehen; 12 Oberstationsmeister, 6 Oberpacker, 10 Wagenmeister, 72 Stationsmeister und Haltesteller, 102 Packer, 15 Wagenaufseher, 56 Thurmwärter, 150 Wechselwärter und Vorarbeiter im Bahnunterhaltungsdienst. Dagegen wurden infolge der Vermehrung der Wagenmeister und Wagenaufseher weniger eingestellt 25 Wagenwärtergehilfen, welche bisher im Wagenaufsichtsdienst verwendet waren. Endlich wird es für erforderlich erachtet, einen Theil der Messgehilfen (10) aus der Kategorie D III in die Kategorie D II überzuführen sowie eine Anzahl dauernd nothwendiger Stellen statt mit Taglohnpersonal mit statusmässigen Bediensteten zu besetzen. Zur Schaffung von 200 statusmässigen Bremserstellen wird bemerkt: Neben den Anwärtern auf Wagenwärter-Gehilfenstellen, welche die Kenntniss eines in den Wagenbau einschlägigen Handwerks nachzuweisen haben, ist im Bremserdienste seit langer Zeit eine grosse Anzahl von Taglohnbediensteten ständig verwendet (Hilfsbremser), welchen die Kenntniss eines Fachhandwerks nicht zur Seite steht. Es hat sich nun längst als dringend erwünscht herausgestellt, diese Bediensteten nicht gänzlich von der statusmässigen Anstellung auszuschliessen, während es andererseits nicht angezeigt ist, dieselben in die Kategorie D III, in welcher die fachhandwerkskundigen Wagenwärtergehilfen eingereiht sind, eintreten zu lassen. Es erscheint vielmehr deren Aufnahme in die Kategorie D IV entsprechend, weshalb mit Rücksicht hierauf 200 Stellen für Bremser in den Etat eingestellt worden sind, um die dienstältesten und bestqualifizirten dieser Taglohnbediensteten in den Status aufnehmen zu können. Von der Gesammtzahl des statusmässigen Personals entfallen auf den Werkstättebetrieb 161 Beamte und Bedienstete mit einem Bedarf an Funktionsgehalten von 181 890 *M.*, Gehaltszulagen von 71 445 *M.*, Summa 253 335 *M.*, auf den Eisenbahn-Neubau 335 Beamte und Bedienstete mit einem Bedarf an Funktionsgehalten von 379 261 *M.*, Gehaltszulagen von 147 021 *M.*, Summa 526 282 *M.*, während für den eigentlichen Eisenbahnbetrieb 16 366 Beamte und Bedienstete mit einem Bedarf an Funktionsgehalten von 14 144 857 *M.*, Gehaltszulagen von 5 431 440 *M.*, somit in Summa 19 576 297 *M.* verbleiben. Für ein Jahr der 22. Finanzperiode sind gegenüber der im Etat der 21. Finanzperiode angegebenen Gesammtzahl von 380 Adjunkten-Adspirantenstellen 87 weniger, sohin 293 Stellen vorgesehen worden. Dagegen ist, um den dienstlichen Anforderungen genügen zu können, eine Vermehrung des im maschinentechnischen und im ingenieurtechnischen Dienste gegen diätarische Besoldung verwendeten Personals gegenüber der im Etat für die 21. Finanzperiode vorgesehenen Anzahl von 207 Stellen um 51 Stellen nothwendig, wonach sich 258 Stellen ergeben. An Diätaren im administrativen Stations- und Kanzleidienste ist gegenüber dem Stand der 21. Finanzperiode infolge eingetretener Geschäftssteigerung eine Mehrung von 62 Stellen anzusetzen, sodass sich ein Gesammtstand von 977 Stellen ergibt. Ferner ist beabsichtigt, für eine Anzahl von älteren Diätaren, welche wegen hohen Lebensalters, die Anstellung als Adjunkten nicht mehr anstreben können, aber im Dienste tüchtig und verwendar sind, eine weitere Bezugsklasse zu schaffen und demnach die Bezugsskala dahin zu erweitern, dass dieselbe abschliesst: vom 25. mit 30. Jahre 1 860 *M.*, vom 31. Jahre an 2 040 *M.* Eine Erhöhung des für die Diätare im administrativen Dienste anzusetzenden Durchschnittsbezugs von 1 000 *M.* für das Jahr ist hierdurch nicht veranlasst. Für ein Jahr der 22. Finanzperiode sind 1 528 Diätare mit einem Gesammtbedarf von 1 631 200 *M.* vorgesehen. Hiervon treffen: auf den Werkstättebetrieb 62 Stellen mit einem Bedarf von 68 000 *M.*, auf den Eisenbahn-Neubau 476 Stellen mit einem Bedarf von 564 800 *M.*, sodass für den eigentlichen Eisenbahnbetrieb 990 Stellen mit einem Bedarf von 998 400 *M.* verbleiben.

In dem dem Landtag zugegangenen **Gesetzentwurf über Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den im Betriebe befindlichen Staatseisenbahnen** befindet sich unter Ziffer 5 die Forderung von 1 000 000 *M.* für Herstellung elektrischer Beleuchtungsanlagen. Hierüber wird in den Erläuterungen bemerkt: „Die zur Zeit bestehenden Beleuchtungsanlagen, welche aus eigenen von der Königlichen Bahnverwaltung selbst betriebenen elektrischen Centralstationen mit Licht versorgt werden, nämlich jene des Centralbahnhofs München, welche sich nur auf die Einsteighalle und einzelne Innenräume erstreckt, und jene der Bahnhöfe Bamberg, Nürnberg Centralbahnhof, Regensburg und Würzburg, welche die Gesammtbeleuchtung umfassen, haben sich in jeder Beziehung bewährt. Insbesondere sind bei denselben die grossen Vorzüge des elektrischen Bogenlichts für die Beleuchtung im Freien hervorgetreten, indem mit demselben eine so ausgiebige Beleuchtung der Geleise und der gesammten Bahnhofsflächen, wie sie mit keiner der übrigen bekannten Lichtquellen erreichbar ist, erzielt wird. Diese für den Nachtdienst, namentlich im Rangirgeschäfte, so überaus werthvolle Flächenbeleuchtung erwies sich überdies auch als eine vollkommen zuverlässige, indem keinerlei Unterbrechungen derselben durch Störungen in dem Maschinenbetrieb oder in den Leitungen auftraten. Dass diese Vorzüge des elektrischen Lichts aber auch nicht durch zu hohe Erstellungskosten aufgewogen oder beeinträchtigt werden, soll im nachstehenden durch einen Vergleich der im Jahre 1892 für das elektrische Licht in den Eingangs genannten 4 Gesammtbahnhofs-Beleuchtungsanlagen erwachsenen Kosten mit jenen, welche eine Beleuchtung mit Gas erfordert haben würde, dargethan werden. Die Vergleichung dieser beiden Beleuchtungsarten lässt sich am genauesten durchführen, wenn man die elektrischen Glühlampen von je 16 Normalkerzen (N. K.) Leuchtkraft den üblichen Gasschnittbrennern, welche stündlich 0,150 cbm (150 l) Gas verbrauchen, gegenüberstellt, da beide in ihrer Beleuchtungswirkung nahezu gleichwerthig sind. Zu dieser Vergleichung Gasflammen, welche günstigeres Verhältniss des Gasverbrauchs zur Lichtstärke ergeben, wie z. B. Argand- oder Glühlichtbrenner, heranzuziehen, ist deshalb nicht angängig, weil solche Brenner wegen ihrer grossen Empfindlichkeit gegen Wind zur Beleuchtung im Freien bisher nicht angewendet wurden und auch späterhin kaum Anwendung finden werden. Die Brennstunde einer Glühlampe kam nun nach den Ergebnissen des Jahres 1892 auf 1,433 bis 1,689, im Mittel auf 1,56 ₰ zu stehen, während für die Brennstunde eines Schnittbrenners nach den örtlichen Gaspreisen im Mittel 2,7 ₰ zu bezahlen gewesen wären.“ — Es folgen nun weitere technische und rechnerische Darlegungen, welche zu folgendem Gesammtergebnisse führen: „An jährlichen Betriebskosten stehen einander gegenüber:

für den Bahnhof	bei elektr. Beleuchtung *M.*	bei Gasbeleuchtung *M.*
in Bamberg . . .	56 473	100 265
„ Nürnberg . . .	77 305	127 954
„ Regensburg . .	68 925	151 510
„ Würzburg . . .	86 031	115 961

Es muss hierbei noch darauf hingewiesen werden, dass bei den Kosten für die elektrische Beleuchtung zu den Betriebs-

ausgaben noch 10 % des für die Einrichtung der Centralstation der elektrischen Beleuchtungsanlage aufgewendeten Anlagekapitals für Verzinsung und Amortisation zugezählt sind, während die Verzinsung und Amortisation der Beleuchtungseinrichtungen ausserhalb der Centralstation (Drahtleitung, Beleuchtungskörper u. dergl.) als bei elektrischer und bei Gasbeleuchtung nicht wesentlich verschieden bei beiden Beleuchtungsarten ausser Rechnung blieben. Zu den Kosten für die Gasbeleuchtung müssten zum genaueren Vergleich noch die Ausgaben für die Lampenputzer, für Brenner, Putzmaterial und die Verluste durch Gasausströmungen, sowie Störungen durch Frost hinzugezählt werden, da diese Art der Ausgaben unter den vorgetragenen Betriebskosten der elektrischen Beleuchtung mit inbegriffen sind, sodass auch in dieser Beziehung die Vergleichsgrundlagen zu Ungunsten letzterer Beleuchtungsart dargestellt erscheinen. Da sich trotzdem die Kosten der elektrischen Bahnhofsbeleuchtung so erheblich billiger stellen als jene der Gasbeleuchtung, so erscheint es bei den Eingangs erwähnten unbezweifelten Vorzügen ersterer Beleuchtungsart gerechtfertigt, mit weiterer Einführung derselben vorzugehen." — Zur Einrichtung der elektrischen Beleuchtung sind in Aussicht genommen die Bahnhöfe Augsburg, Schwandorf, Weiden, Erweiterung der Anlage im Centralbahnhof Nürnberg, ferner 35 000 *M* für den Anschluss von Stationen an bestehende kleinere Elektrizitätswerke.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Hauptbahnen.

Von der geschäftsführenden Verwaltung ist zu den vorbezeichneten Vereinbarungen der IV. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3257 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Preisausschusses, betreffend den Erlass eines neuen Preisausschreibens (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 3304 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das alphabetische Verzeichniss der in der Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern aufgeführten Stationen und Haltestellen (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat August d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschl. Bayerns — im Monat August d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 9 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 20 Entgleisungen und 19 Zusammenstösse in Stationen und 194 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 213 Personen verunglückt, sowie 54 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 128 unerheblich beschädigt.

Von den beförderten Reisenden wurden 6 getödtet und 15 verletzt und zwar entfallen: 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover, je 1 Tödtung auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Frankfurt a/M., zu Bromberg und zu Berlin, 5 Verletzungen auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, 3 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg, je 2 Verletzungen auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (linksrh.), zu Erfurt und zu Hannover, 1 Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld.

Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 24 getödtet und 139 verletzt, von Postbeamten 1 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 9 getödtet und 19 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 39 Beamte verletzt.

Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34 487,09 km Betriebslänge und 1 059 948 026 geförderten Achskilometern) 230 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn und in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrh.) und zu Elberfeld die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 529,34 km Betriebslänge und 32 858 777 geförderten Achskilometern) 14 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Hessischen Ludwigsbahn, auf der Werrabahn und auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Verspätungen im Monat August d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat August d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 143,16 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 317 Schnellzüge, 1 596 Personenzüge und 274 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 3 187. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15 850 281 Zugkm bezw. 327 667 572 Achskm gegen 15 729 738 Zugkm und 323 552 168 Achskilometer im Vormonat und gegen 16 048 960 Zugkm und 329 359 645 Achskm in demselben Monat des Vorjahres.

Von den Verspätungen wurden 1 176 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 2 011 Verspätungen zur Last fallen, gegen 1 989 im Vormonat und 2 374 in demselben Monat des Vorjahres.

Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 127 bezw. auf 1 Million Achskilometer 6, mithin auf 1 Million Zugkilometer 21 = 14 v. H. weniger als im Monat August des Vorjahres und 1 = 1 v. H. mehr als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 1 = 14 v. H. weniger als im Monat August des Vorjahres und ebenso viele wie im Vormonat.

Infolge der Verspätungen wurden 1 456 Anschlüsse versäumt (gegen 1 818 in demselben Monat des Vorjahres und 1 564 im Vormonat).

Bei 9 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 14 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Werrabahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (linksrh.) und diejenigen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (linksrh.), die Werrabahn und die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. an die ungünstigsten Stellen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. ist auf den Strecken Königszelt-Striegau und Liegnitz-Brechelshof das zweite Geleis in Betrieb genommen worden. Da auf der dazwischen liegenden Strecke Brechelshof-Striegau die Inbetriebnahme des zweiten Geleises bereits im Sommer dieses Jahres erfolgte, so wird nunmehr die ganze Strecke Liegnitz-Königszelt zweigeleisig betrieben.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen werden die neu erbaute 34,805 km lange Bahnstrecke Merzweiler-Walburg-Selz (mit den Zwischenstationen Eschbach, Walburg, Surburg, Betschdorf, Rittershofen, Hatten und Niederrödern) und die 5,620 km lange Bahnstrecke Münster-Metzeral (mit den Zwischenstationen Luttenbach, Breitenbach und Mühlbach) voraussichtlich am 1. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Dieselben werden als vollspurige Nebenbahnen dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehre dienen. Der Betrieb wird durch Dampfkraft erfolgen.

Die Linie Merzweiler-Selz zweigt vom Bahnhofe Merzweiler der Hagenau-Saargemünder Bahn in östlicher Richtung ab, überschreitet südlich vom Bahnhofe Walburg die Hagenau-Weissenburger Bahn mittelst einer Ueberführung, schliesst sich an diesen Bahnhof in gleicher Höhenlage auf der Ostseite

an und führt dann bis zu dem Bahnhofe Selz an der Bahnlinie Strassburg-Lauterburg. Die Bahn ist durchweg auf eigenem Bahnkörper geführt. Die stärkste Neigung derselben beträgt 1:200, der stärkste Krümmungshalbmesser 400 m. Die neue Bahn ist der Betriebsdirektion Strassburg II unterstellt.

Die Linie Münster-Metzeral bildet die Fortsetzung der bestehenden Bahn Colmar-Münster. Dieselbe ist gleichfalls auf eigenem Bahnkörper geführt; die stärkste Neigung beträgt 1:50, der kleinste Krümmungshalbmesser 180 m. Die neue Bahn ist der Betriebsdirektion Colmar unterstellt.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Der zwischen Gevelsberg-Haufe und Milspe-Thal gelegene Haltepunkt Gevelsberg-Nirgena wird am 20. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet werden. Reisegepäck wird auf dem genannten Haltepunkt nur zur Nachabfertigung angenommen.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Am 15. November d. J. wird an Stelle des Personen-Haltepunktes Petersfehn, welcher als solcher geschlossen werden wird, ein neuer Haltepunkt mit der Bezeichnung Kayhauserfeld für den Personenverkehr eröffnet werden.

Aenderung der Bezeichnung von Stationen usw.

Direktionsbezirk Berlin. Der Name der bisher fälschlich Dupiewo geschriebenen Güterladestelle zwischen Otusch und Dombrowka an der Bahnstrecke Bentschen-Posen wird fortan Dopiewo geschrieben.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnlinie Vendenheim-Weissenburg belegene Haltepunkt Surburg wird mit Rücksicht auf die an der neuen Bahnstrecke Merzweiler-Selz angelegte Station gleichen Namens vom 1. November d. J. ab die Bezeichnung „Surburg-Hölschloch“ führen.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Jahresbericht wurden im Jahre 1892/93 befördert 23 172 Personen gegen 22 419 Personen im Vorjahr und 23 433 t Güter gegen 21 966 t im Vorjahr.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 19 913 M., aus dem Güterverkehr 30 749 M. und aus sonstigen Quellen 3 261 M., zusammen 53 923 M. Die Betriebsausgaben erforderten 36 369 M. Nach Abzug der konzessions- und satzungsmässigen Rücklagen in die verschiedenen Fonds verbleibt ein Reingewinn von 11 432 M., welcher wie folgt Verwendung findet: 2,5 % Dividende an die Prioritäts-Stammaktien 8 750 M., Rücklage in den Bilanzreservefonds 438 M., Eisenbahnsteuer 224 M., Vortrag auf neue Rechnung 2 020 M.

Aus Württemberg:

Kaiserparade und Kaisermanöver.

Seine Majestät der König haben Allerhöchst Ihre besondere Befriedigung über die Umsicht und die aufopfernde Thätigkeit auszusprechen geruht, womit die Eisenbahnverwaltung die schwierige Aufgabe, den umfangreichen Verkehr während der Tage der Kaiserparade und der sich anschliessenden Manöver ohne Störung zu bewältigen, gelöst hat. Der Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten und der Verkehrsanstalten wurde beauftragt, den betheiligten Beamten die Allerhöchste volle Anerkennung und den gnädigsten Allerhöchsten Dank kund zu geben.

Eisenbahnverkehr Stuttgart-Cannstatt an den Volksfesttagen.

In der Zeit vom 27. September bis 1. Oktober d. J. wurden von Stuttgart nach Cannstatt zur einfachen Fahrt 11 582 Fahrkarten, zur Hin- und Rückfahrt 23 122 Fahrkarten, von Cannstatt nach Stuttgart zur einfachen Fahrt 20 273 Fahrkarten, zur Hin- und Rückfahrt 3 421 Fahrkarten ausgegeben, im ganzen 58 398 Stück, was, die Rückfahrkarte gleich 2 Personen berechnet, einer Personenzahl von 84 941 entspricht. Zwischen Stuttgart und Cannstatt wurden in dieser Zeit 183 ausserordentliche Personenzüge gefahren.

Mecklenburgische Bahnen.

Der Landtag, welcher über den staatsseitigen Erwerb der Mecklenburgischen Südbahn und der Parchim-Ludwigsluster Bahn zu entscheiden hat, ist zum 15. November d. J. nach Sternberg berufen.

Stolpethalbahn.

Die Aktiengesellschaft unter der Firma: „Stolpethalbahn“ mit dem Sitz in Stolp ist in das Handelsregister eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Stolp nach Raths-Damnitz. Das Grundkapital beträgt 568 000 M., ausgestellt in 568 auf den Inhaber lautenden Aktien über je 1 000 M. Vorstand ist der Fabrikdirektor Oskar Meissner zu Raths-Damnitz.

Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft.

In der ausserordentlichen Generalversammlung der Halleschen Strassenbahn erläuterte der Vorsitzende des Aufsichtsraths die Gründe, welche die Gesellschaftsorgane bestimmt haben, der Generalversammlung die Einführung des elektrischen Betriebs und die Erweiterung des Unternehmens durch Ankauf der Stadtbahn Halle zu empfehlen. Hierauf wurden sämmtliche Anträge genehmigt. Die Beschlüsse sind in der Hauptsache folgende: Der Vorstand und der Aufsichtsrath werden ermächtigt, auf Grundlage des von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin gelieferten Kostenanschlags, betreffend die Anlage der elektrischen Einrichtungen, welcher mit 470 700 M. abschliesst sowie auf Grundlage des von derselben Gesellschaft gestellten Angebots die Einführung des elektrischen Betriebs sowie die Erweiterung des Unternehmens durch Erwerb der Stadtbahn Halle herbeizuführen. Bezüglich des Erwerbs der Stadtbahn ist folgendes festgesetzt worden: Der gesammte Besitz der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft an dem Unternehmen der Stadtbahn Halle wird am 1. Juli 1894 in das Vermögen der Halleschen Strassenbahn eingelegt und von letzterer übernommen, insbesondere alle von der Stadtbahn abgeschlossenen Verträge mit der Stadtgemeinde Halle, dem Eisenbahn-Betriebsamt Wittenberg-Leipzig und dem Provinzialverband der Provinz Sachsen. Der Betrieb der Stadtbahn für Rechnung der Strassenbahn erfolgt vom 1. Juli 1894 an. Für die Einlage, deren Werth auf 1 371 000 M. angenommen ist und für Ausführung der elektrischen Betriebseinrichtungen wird die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft mit Aktien und Obligationen der Halleschen Strassenbahn abgefunden. Das Grundkapital der Halleschen Strassenbahn wird von 675 000 M. durch Ausgabe von 825 Stück neuen Aktien à 1 000 M. auf 1 500 000 M. erhöht und Vorstand und Aufsichtsrath werden zur Ausgabe von 4 % al pari rückzahlbaren Theilschuldverschreibungen bis zum Gesammtbetrage von 1 200 000 M. ermächtigt. Die obigen Beschlüsse sind nur unter der Voraussetzung gefasst, dass die zuständigen Behörden die Ertheilung der Konzession nicht versagen.

Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial zu Görlitz.

Nach dem Rechenschaftsbericht wurden im Geschäftsjahre 1892/93 gefertigt: 203 Personenwagen im Werthe von 2 322 597 M., 330 Gepäck- und Güterwagen im Werthe von 830 690 M. und verschiedene kleinere Arbeiten im Werthe von 25 936 M., sodass die Gesammtproduktion von 533 Wagen und verschiedenen kleineren Arbeiten einen Werth von 3 179 223 M. darstellt. Nach 150 000 M. Abschreibungen (im Vorjahre 146 676 Mark) bleibt ein Reingewinn von 303 352 (353 310) M. Zu persönlichen Gewinnantheilen werden 32 749 M. verwendet, dem Extrareservefonds 30 000 M. überwiesen und ein gleicher Betrag zur Bildung einer Reserve für schwebende Garantien zurückgestellt. Der Unterstützungsfonds erhält 15 000 M. An die Aktionäre wird eine Dividende von 9 % = 192 834 M., gegen 10 % im Vorjahre vertheilt.

Aus Frankreich.

Die Neuordnung des Landes-Eisenbahnrathes.

Das „Journal officiel“ vom 20. September d. J. veröffentlicht einen Bericht des Ministers der öffentlichen Arbeiten an den Präsidenten der Republik, in dem er die Gründe für die Neuordnung des Landes-Eisenbahnrathes (Comité consultatif des chemins de fer) auseinandersetzt. Es habe ihm angemessen erschienen, die Grundlagen der Zusammensetzung in gewissen Grenzen zu erweitern. So ist die Vertretung von Handel und Gewerbe, die bisher ausschliesslich der Pariser Gegend vorbehalten war, durch Einführung der Handelskammerpräsidenten von Bordeaux, Lille und Nancy auf ganz Frankreich ausgedehnt worden. Im Anschluss an diesen Bericht veröffentlicht das „Journal officiel“ den Erlass des Präsidenten vom 18. September d. J., welcher die Zusammensetzung und Befugnisse des Eisenbahnrathes festsetzt, sowie den am gleichen Tage ergangenen Erlass des Präsidenten, welcher die Ernennungen vollzieht. Der erstgenannte Erlass bestimmt folgendes:

Art. 1. Der Landes-Eisenbahnrath besteht aus 49 durch Erlass ernannten Mitgliedern *) und 4 Mitgliedern von Rechtswegen. Die ernannten Mitglieder umfassen 12 Parlamentsmitglieder, und zwar 4 Senatoren (Dietz Monnin, Huguet, Loubet,

*) Die Namen der Ernannten haben wir behufs Raumersparniss aus dem zweiten Erlass in Klammern angegeben.

Waddington) und 8 Abgeordnete (Aynard, Cochery, Dron, Félix Faure, Jamais, Obissier Saint Martin, Pelletan, Peytral); 6 Mitglieder des Staatsrathes, Abtheilung für öffentliche Arbeiten, Ackerbau, Handel und Gewerbe (Picard, Bousquet, Chauchat, Cotelle, Herbette, Rousseau); 3 Mitglieder der Pariser Handelskammer (Delaunay Belleville, Berteaux und Way); 3 Mitglieder von Handelskammern der Departements (Brunet-Bordeaux, Le Blau-Lille, Rogé-Nancy); den Präsidenten des Pariser Handelsgerichts (Dervillé); 3 Vertreter des Finanzministeriums (George, Kammerpräsident beim Rechnungshof, Pallain, General-Zolldirektor, Le Blant, General-Finanzinspektor); 5 Vertreter des Ministeriums für Handel, Gewerbe, Posten und Telegraphen, sowie Kolonien (Favette, Direktor für den gewerblichen und Handelsunterricht, Nicolas, Direktor des inländischen Handels, Roume, Direktor des auswärtigen Handels, Ansault, Verwalter des Postbetriebes bei der General-post- und Telegraphendirektion, Dislère, Staatsrath); 2 Vertreter des Ackerbauministeriums (Daubrée, Forstdirektor, Tisserand, Ackerbaudirektor); 1 Vertreter des Kriegsministeriums (Renouard, Brigadegeneral und Vertreter des Generalstabschefs der Armee); 1 Vertreter des Ministeriums für öffentlichen Unterricht (Xavier Charmes, Direktor des Sekretariats im Ministerium); 4 Mitglieder der Brücken- und Strassenverwaltung (De la Tournerie, Gay, Menche de Loisne, Stöcklin, Generalinspektoren); 1 Mitglied der Bergbauverwaltung (Orsel, Generalinspektor); 1 Vertreter des Bergbaugewerbes (Marmottan, Präsident der Bruay-Bergwerksgesellschaft); den Direktor der Hochschule für Kunst und Gewerbe (Reymond); 1 Mitglied der Gesellschaft für Civilingenieure (Gottschalk); 1 Mitglied der „Société des actuaires" (Guieysse, Mitglied des oberen Ausschusses der Versicherungskassen); 1 Mitglied des ständigen Ausschusses des internationalen Eisenbahnkongresses (Griolet, Vizepräsident der Nordbahn); den Präsidenten des Verbandes der verschiedenen Gewerbe (Ducret); 1 Arbeiter oder Beamten der Eisenbahngesellschaften (Pérocheau, Werkstättenarbeiter der Westbahn und Mitglied der Bruderschaft der Eisenbahnbediensteten). Von Rechtswegen sind Mitglieder des Eisenbahnrathes: der Eisenbahndirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, der Direktor für Strassen, Schifffahrt und Bergwerke im gleichen Ministerium, der Direktor der Personal- und Rechnungsabtheilung desselben Ministeriums, und der Direktor der Staatseisenbahnen.

Art. 2. Die Generalinspektoren, welche mit der Direktion der Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb betraut sind, haben im Eisenbahnrath beschliessende Stimme für die Angelegenheiten ihres Dienstzweiges und berathende Stimme für andere Angelegenheiten. Ein Schriftwart mit beschliessender, und ein Schriftwartgehilfe mit berathender Stimme werden dem Eisenbahnrath durch Ministerialerlass zugetheilt (Colson bezw. Auburtin, Bittschriften-Berichterstatter im Staatsrath). Drei Beisitzer (auditeurs) im Staatsrath, welche zu dessen Abtheilung für öffentliche Arbeiten, Ackerbau, Handel und Gewerbe gehören, werden durch Ministerialerlass dem Eisenbahnrath als Berichterstatter für Angelegenheiten geringerer Bedeutung zugetheilt und haben berathende Stimme (Chardin, Clos und Meyer).

Art. 3. Den Vorsitz im Landes-Eisenbahnrath führt der Minister der öffentlichen Arbeiten. Ein Vizepräsident (Picard, Abtheilungspräsident im Staatsrath) wird alljährlich durch Ministerialerlass ernannt, um die Sitzungen in Abwesenheit des Ministers zu leiten, den Lauf der Dienstgeschäfte zu sichern und die Berichterstatter zu bezeichnen.

Art. 4. Die Mitglieder des Eisenbahnrathes werden für 2 Jahre ernannt; die ausscheidenden Mitglieder können wieder ernannt werden.

Art. 5. Von Rechtswegen scheiden aus dem Eisenbahnrath diejenigen Mitglieder aus, welche das ihre Ernennung begründende Amt nicht mehr ausüben; sie werden sofort durch Mitglieder aus den Gruppen, die sie vertraten, ersetzt.

Art. 6. Der Landes-Eisenbahnrath muss befragt werden: über die Genehmigung der Tarife; über die Auslegung der den Eisenbahn-Verkehrsdienst betreffenden Gesetze und Bestimmungen, der Konzessionsurkunden und der Bedingnisshefte; über die Beziehungen der Eisenbahnverwaltungen unter sich und zu den Zweigbahnen; über die von den Eisenbahnverwaltungen abgeschlossenen Verträge, welche dem Minister zur Genehmigung unterbreitet sind; über die Gesuche um Ausgabe von Schuldverschreibungen; über die Anträge auf Anlage von Stationen und Haltestellen an den im Betriebe befindlichen Linien; über die den Zugverkehr betreffenden Gesuche; endlich über die Wünsche, betreffend Einlegung neuer Züge.

Art. 7. Der Eisenbahnrath beschliesst ausserdem und gibt sein Gutachten über alle anderen ihm vom Minister vorgelegten Fragen bezüglich der Herstellung und des Betriebes der Eisenbahnen von allgemeinem Interesse, der Lokal- oder Strassenbahnen, besonders über die für Neubaulinien anzunehmende Art des Betriebes, über den Rückkauf der Konzessionen oder die Verschmelzung der Gesellschaften; er begutachtet zugleich alle Fragen bezüglich der Einrichtung von Ruhegehaltskassen, von Bezugsstellen für Verbrauchsgegenstände und von allen andern ähnlichen Anstalten durch die Gesellschaften.

Art. 8. Der Eisenbahnrath beschliesst auf Grund eines schriftlichen Berichts, der von einem Mitglied, einem Schriftwart oder einem der als Hilfs-Berichterstatter beigegebenen Staatsrath-Beisitzer erstattet ist. Durch Ministerialerlass eingesetzte Unterausschüsse können damit betraut werden, an Stelle des Eisenbahnrathes Gutachten über die Angelegenheiten von geringerer Bedeutung abzugeben.

Art. 9. Der Eisenbahnrath kann mit Zustimmung des Ministers öffentliche Untersuchungen anstellen. Er hört die Vertreter der Eisenbahnverwaltungen sowie diejenigen von Handel und Gewerbe, sobald er es zur Klärung seiner Beschlüsse für angemessen hält, und zwar beruft er sie entweder freiwillig oder auf ihr Verlangen.

Art. 10. Der Eisenbahnrath tritt mit Ausnahme der Ferien mindestens einmal wöchentlich und ausserdem so oft zusammen, als es die Bedürfnisse des Dienstes erfordern.

Der Eindruck der Neuordnung auf die Fachkreise ist je nach der politischen Richtung, der sie sich angeschlossen haben, sehr verschieden. Das „Journal des transports", welches für möglichste Unabhängigkeit der Eisenbahngesellschaften vom Staate eintritt, leitet den Erlass mit folgenden Betrachtungen ein: „Jeder Minister der öffentlichen Arbeiten verfasst bei seinem Amtsantritt eine neue Einrichtung des Eisenbahnrathes; diese Neuordnung besteht gewöhnlich darin, dass die Freunde der Vorgänger durch persönliche Freunde ersetzt und dass demgemäss eine gewisse Anzahl Freifahrtkarten übertragen werden. Die Neuordnung, der Viette seinen Namen gegeben hat, unterscheidet sich nicht wesentlich von den früheren, obgleich man die grosse Zurückhaltung, welche der Minister bei der Bevorzugung seiner Freunde geübt hat, anerkennen muss; denn man bemerkt kaum 5 oder 6 auf 49." Im übrigen begrüsst diese Zeitschrift den Eintritt der Handelskammerpräsidenten von Bordeaux, Lille und Nancy und hätte eine noch weitere Ausdehnung dieser Maassregel gewünscht; mit der stärkeren Vertretung des Handelsministeriums ist sie dagegen nicht einverstanden. Indem sie schliesslich ihre Befriedigung über die Beibehaltung einer Vertretung der grossen Gesellschaften (Griolet-Nordbahn) ausdrückt, wünscht sie auch eine Vertretung der Nebenbahnen. Hierzu ist indessen zu bemerken, dass man bei Ausarbeitung des Erlasses grundsätzlich davon ausging, die Vertreter der grossen Gesellschaften aus dem Eisenbahnrathe zu entfernen; man wollte indessen Griolet seiner persönlichen Verdienste wegen beibehalten und wies ihm deshalb seinen Platz als Mitglied des ständigen Ausschusses des internationalen Eisenbahnkongresses an.

Ganz anders urtheilt dagegen die Zeitschrift „La voie ferrée", welche die Staatsgewalt den Eisenbahngesellschaften gegenüber gestärkt wissen will und offen auf die Staatsbahnpolitik zusteuert. Sie schreibt u. a. folgendes: „Die Zusammensetzung des Landes-Eisenbahnrathes ist schon oft umgearbeitet worden, aber vielleicht zum ersten Male scheint man bei dieser Arbeit einzig die segensreiche Wirkung des Eisenbahnrathes und die Interessen des Landes im Auge gehabt zu haben. Andere Minister haben die Form geändert, die Befugnisse erweitert, die Anzahl der Mitglieder vermehrt; aber diesen Aenderungen lag, wie aus den Ernennungen klar wurde, der Wunsch zu Grunde, einigen Privatinteressen nützlich zu sein, und alles wurde unter dem Einfluss persönlicher Empfehlungen beschlossen. Solche Beweggründe wird man vergeblich in der Neuordnung von Viette suchen; bei dieser ist das öffentliche Interesse alles, das Privatinteresse nichts. Die Anzahl der Mitglieder ist fast die gleiche wie früher geblieben, 53 statt 52; nur die Vertheilung auf die verschiedenen grossen Interessen, denen das Verkehrsgewerbe dient, ist anders geworden. Am meisten Lob verdient nämlich bei dieser Neuordnung der Nachdruck, mit dem alle überflüssigen, störenden oder schädlichen Personen aus dem neuen Eisenbahnrath entfernt sind. Unter den früheren Mitgliedern vertraten einige nur sich selbst, andere hatten ihren Sitz zur Befriedigung ihrer Eitelkeit oder aus politischen Rücksichten erhalten, wieder andere hatten sich einführen lassen, um bei den Departementsbehörden den ehrenvollen Titel als Mitglied des Landes-Eisenbahnrathes auszunutzen; sie alle sind jetzt ohne Erbarmen ausgeschlossen. Auch Leute, welche bei den jüngsten Finanzunternehmungen blossgestellt wurden, sind entfernt. Endlich hatte man früher gewagt, dem ‚Gewerbe der Fehlbeträge' (Industrie des déficits) in dieser Vereinigung einen Platz zu geben, ohne zu besorgen, dass man dadurch die ehrlichen Bauunternehmer entmuthige; denn man unterwarf sie der Gerichtsbarkeit des Mannes, welcher in Frankreich der Entwickelung des Lokalbahnnetzes am meisten geschadet hat

— Level (Civilingenieur, Direktor der Société générale des chemins de fer économiques) gehört, wie man erwarten durfte, dem neuen Eisenbahnrath nicht mehr an. Dagegen hat der Minister in voller Unparteilichkeit die Gründe gewürdigt, welche für die Beibehaltung des Vertreters der grossen Gesellschaften im Eisenbahnrathe sprechen. Wenn man dieser Beibehaltung auch eine mittelbare Form gegeben hat, so behält der ehrenwerthe Griolet seinen Platz, den er mit solcher Sachkenntniss und Zurückhaltung ausgefüllt hat."

Aus Spanien.

Betriebseröffnung.

Die Westspanische Eisenbahngesellschaft hat von ihrer Linie Plasencia - Astorga die an die Caceres - Eisenbahn anschliessende Anfangsstrecke Plasencia - Hervas (60 km) dem Betriebe übergeben.

Betriebsergebnisse der Caceres-Eisenbahn.

Die Eisenbahn Madrid-Caceres-Portugal (429 km) erzielte im Jahre 1892 aus dem Personen- und Eilgutverkehr eine Einnahme von 1 523 922 Pes., aus dem Frachtgutverkehr eine solche von 1 618 070 Pes. und aus verschiedenen Quellen eine solche von 31 673 Pes., also eine Gesammteinnahme von 3 173 665 Pes. oder 7 398 Pes. für 1 km Betriebslänge. Die Betriebsausgaben verzehrten davon 2 655 734 Pes., so dass ein Ueberschuss von 517 931 Pes. verblieb.

Konzessionen.

Die Regierung ist gesetzlich ermächtigt worden, ohne Staatsbeihilfe die Konzession zu gewähren:

1. für eine Linie, die von der Strecke Sama de Langreo-Labiana der Langreo - Eisenbahn ausgeht, das Nalonthal überschreitet und im Samunothal bis oberhalb der Vereinigung des Cardinuezo- mit dem Samunoflusse hinaufsteigt, an die Langreo-Eisenbahngesellschaft;
2. für eine Kleinbahn Chinchilla - Vadollano an Juan Abdon Garcia;
3. für eine schmalspurige Kleinbahn Torrelaguna-Roceguillos nebst Fortsetzung bis Aranda de Duero an Luis Zapata, Perez de Laborda und Manuel Luvaggi y Brockmann;
4. für eine schmalspurige Kleinbahn Albacete - Orcera an Antonio Abouzo Peralta;
5. für eine Schmalspurbahn Las Corto de Sarria - Esparraguera nebst Zweigbahn nach San Esteban del Castellar an Ramon Corona;
6. für eine Bergbahn von Parque de la Montana nach dem Valvidrierapass in Larria (Provinz Barcelona) an Manuel Dolcet y Llao.

Eisenbahn Madrid-Villa del Prado.

Schon bei der im April d. J. abgehaltenen Hauptversammlung machte der Verwaltungsrath auf die schwierige Lage der Gesellschaft aufmerksam; veranlasst war sie durch die ausserordentlich gedrückte wirthschaftliche und finanzielle Lage Spaniens, durch die Aenderung in den Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Spanien und durch den Wettbewerb der Strassenfuhrwerke, der zu bedeutenden Tarifermässigungen nöthigte. Damals hoffte die Gesellschaft noch auf einen Aufschwung des Verkehrs, der ihr gestatten würde, die Mittel zur Bezahlung der Julizinsen auf dem Geldmarkte zu beschaffen; da sich diese Hoffnung nicht erfüllte, musste der Juli-Zinsschein uneingelöst bleiben und der Verwaltungsrath berief auf den 5. August d. J. eine ausserordentliche Hauptversammlung zur Regelung der Gesellschaftslage.

Das Spanische Gesetz, dessen Herrschaft die Gesellschaft unterliegt, bestimmt für Eisenbahngesellschaften, welche die Zinsen und den Tilgungsbetrag ihrer Schuldverschreibungen nicht bestreiten können, dass den Gläubigern ein Vergleich (convenio) angeboten werden kann. Sobald die Gesellschaft ihr Vergleichsverlangen auf dem Gericht niedergelegt hat, werden die Gläubiger vom Richter aufgefordert, sich über den vorgeschlagenen Vergleich auszusprechen, und dieser wird als allseitig angenommen betrachtet, wenn er $^3/_5$ der Stimmen der verschiedenen Gläubigergruppen auf sich vereinigt. Sind in der festgesetzten Frist $^3/_5$ der Stimmen nicht abgegeben, so wird vom Richter eine neue Frist gestellt und der Vergleich gilt als allseitig genehmigt, wenn sich in der zweiten Frist $^2/_5$ der Stimmen auf ihm vereinigt haben. Erst wenn auf diese Weise ein Vergleich nicht zustande gekommen ist, kann die Gesellschaft als bankbrüchig erklärt werden, doch darf auch dann durch kein gerichtliches oder Verwaltungsverfahren der Betrieb der Bahn jemals unterbrochen werden.

Um jeden Preis muss die Gesellschaft den Bankbruch vermeiden, weil dieser für alle verhängnissvoll sein würde, und da das Vergleichsverfahren lang und sowohl für die Gesellschaft als auch für die Gläubiger kostspielig ist, so hielt es der Verwaltungsrath für vortheilhaft, zuvor eine gütliche Einigung zu versuchen; die Gesellschaft hat daher ihren Gläubigern folgende Vorschläge gemacht, die auch dem Vergleich zu Grunde gelegt werden würden, falls sich Widerspruch gegen die gütliche Einigung ergeben sollte:

Nach Bezahlung der Betriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten, sowie der nach dem Spanischen Gesetz als bevorrechtet geltenden Schulden werden alle Einnahmen in folgender Reihenfolge verwendet: 1. zunächst zur Tilgung und alsdann zur Verzinsung der Schuldverschreibungen 1. Reihe; 2. zunächst zur Tilgung und dann zur Verzinsung der Schuldverschreibungen 2. Reihe, sowie zur Rückzahlung der auf Schuldschein geliehenen Beträge. Wenn in einem Jahre die Einnahmen nicht genügend sind, um Tilgung und Zinsen der Schuldverschreibungen 1. Reihe zu bestreiten, so wird der fehlende Betrag vom Ertrage späterer Jahre nachgezahlt und es darf kein anderer Gläubiger irgendwelchen Betrag erhalten, bevor die Schuldverschreibungen 1. Reihe gemäss dem Tilgungsplan zu ihrem vollen Recht gekommen sind. Ebenso wird an die Schuldverschreibungen 2. Reihe der in einem Jahre an Tilgung oder Zins etwa fehlende Betrag von den folgenden Jahren nachgezahlt und es darf keine Vertheilung an die Antheilscheine erfolgen, bis nicht die ganze frühere Schuld geregelt und die Tilgung und Verzinsung der Schuldverschreibungen beider Reihen 3 Jahre hintereinander regelmässig erfolgt ist.

Im Juli 1893 hoben sich die Tageseinnahmen auf 1 200 bis 1 400 Pes., es sind indessen 1 500 Pes. nöthig, um die Schuldverschreibungen 1. Reihe zu befriedigen, und 1 700 Pes., um den Schuldverschreibungen beider Reihen gerecht zu werden.

Die Eisenbahn Soria-Toralba.

Die Eisenbahn Soria - Toralba (93 km), die eine Staatsbeihilfe von 10 000 000 Pes. erhalten hat, ist, obwohl bereits eröffnet, thatsächlich noch nicht fertiggestellt und entbehrt auch eines genügenden Fahrparks. Die örtlichen Kreise dringen daher in die Regierung, die Fertigstellung zu veranlassen oder die Konzession für verfallen zu erklären.

Direkte Bahn Madrid-Valencia.

Im April 1892 erhielt Don Juan Isla Domenech ohne Staatsbeihilfe oder Zinsengewähr die Konzession für eine Schmalspurbahn von Madrid über Turis nach Valencia (390 km). Der Konzessionsinhaber veranschlagt das Anlagekapital auf 37 000 000 Frcs., davon entfallen etwa 27 000 000 Frcs. oder 69 000 Frcs. für 1 km auf die eigentlichen Baukosten und 2 900 000 Frcs. oder rund 7 000 Frcs. für 1 km auf die Fahrbetriebsmittel, während der Rest für unvorhergesehene Ausgaben vorbehalten ist. Die Betriebseinnahmen sind mit 6 500 000 Frcs. oder rund 16 000 Frcs. für 1 km veranschlagt und sollen durch Anwendung hoher Tarife (32 und 20 Cts. für das Tonnenkilometer) erzielt werden. Von den betheiligten Provinzen hat Madrid eine Zinsengewähr von 5 % für ein Kapitel von 9 240 000 Pes. auf 20 Jahre und Cuenca eine Zinsengewähr von 3 % für ein Kapital von 10 000 000 Pes. auf 10 Jahre versprochen; ausserdem haben die betheiligten Gemeinden einige 100 000 Pes. an Beihilfen zum Bau in Aussicht gestellt.

Die Eisenbahnbremsen.

Die Generaldirektion der öffentlichen Arbeiten hat als Bremsen für Personenzüge nur die Smith-Hardy-, die Westinghouse und die Carpenterbremse zugelassen. Ein neuerdings vor dem Königlichen Aufsichtsausschuss angestellter Versuch mit der Französischen Soulerinbremse, welche die Nordbahn anstatt der Smith - Hardybremse einzuführen gedachte, hat kein befriedigendes Ergebniss gezeitigt. Mit der verbesserten Wengerbremse sind noch keine Versuche gemacht.

Zahlung der Eisenbahnbeihilfen.

Das am 6. August d. J. in der „Gaceta de Madrid" veröffentliche Finanzgesetz für 1893/94 enthält bezüglich der Eisenbahnbeihilfen folgende Bestimmungen:

Art. 21. Die Regierung wird ermächtigt, an die Eisenbahngesellschaften der Neubaulinien die behufs Erfüllung der Konzessionsbedingungen hinterlegte Bürgschaftssumme zurückzuzahlen, wenn nach Abschätzung der Regierungsingenieure die ausgeführten Arbeiten das Doppelte des thatsächlichen Werthes der Bürgschaft darstellen. Ausgenommen sind von dieser Maassnahme die Gesellschaften, gegen welche das Verfahren wegen Erklärung des Verfalls der Konzession schwebt. Die Gesellschaften, welche die fragliche Rückzahlung annehmen, verzichten darauf, während des Jahres 1893/94 den Theil der Beihilfe, den ihnen der Staat für dieses Jahr zahlen müsste, zu erhalten; diese Beihilfe wird nach Verhältniss auf die folgenden Jahre vertheilt und den aus diesem Grunde zu empfangenden Summen hinzugefügt.

Art. 22. Die Regierung wird ermächtigt, sowohl bezüglich der schon konzessionirten, als auch der noch zu konzes-

sionirenden Bahnen anstatt der einmaligen Beihilfe den Gesellschaften alljährlich denjenigen Betrag zu zahlen, welcher der Verzinsung und Tilgung der von der Regierung beizusteuernden Summen entspricht. Diese Jahresbeträge werden in den Haushalt des betreffenden Jahres eingestellt; der Zinssatz darf 6 % nicht übersteigen und die Gesellschaften sind berechtigt, die von ihnen auszugebenden Schuldverschreibungen durch diese Jahresbeträge sicherzustellen.

Von der Balkan-Halbinsel.

Türkei.

Die Beziehungen der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen zu der Türkischen und Bulgarischen Regierung sind auch im Jahre 1892 gute geblieben; allerdings sind die Ansprüche der Gesellschaft an die erstere bezüglich des Ausbaues der Häfen, Strassen usw. noch immer nicht erfüllt und die Gesellschaft entbehrt infolge dessen geeigneter Häfen in Salonik und Dedeagatsch, sowie brauchbarer Kais in Konstantinopel. Sie hat deshalb die Türkische Regierung an ihre Verpflichtungen erinnert und erwartet, dass die Sache im laufenden Jahre ihrer Erledigung näher geführt wird. Dies ist deshalb besonders nothwendig, weil die Bulgarische Regierung den Bau des Hafens Burgas ernsthaft fördert und der Verkehr von Salonik eine weitere Entwickelung erfahren wird; denn die in diesen Hafen mündende Bahn Monastir-Salonik ist schon bis Vertecop dem Verkehre übergeben, während die Eisenbahn Dedeagatsch-Salonik demnächst neuen Verkehr zuführen wird.

Der Betrieb der Eisenbahn Salonik - Monastir ist auf Rechnung der Eigenthümerin von der Orientalischen Gesellschaft übernommen worden. Deren Bahnhof Salonik dient gemeinschaftlich für beide Linien und wird zu diesem Zweck auf Kosten der Eisenbahn Salonik-Monastir wesentlich erweitert, auch sind im verflossenen Jahre erhebliche Summen aufgewendet worden, um die Orientalische Bahn dem wachsenden Verkehr entsprechend zu vervollkommnen. Zwei wichtige Ereignisse hatten Einfluss auf die Verkehrsentwickelung der Bahn, nämlich die Cholerasperre und die Bulgarische Ausstellung in Philippopel. Der internationale Verkehr der Bahn wurde durch erstere sehr benachtheiligt und zeitweise fast ganz unmöglich gemacht. Der so entstandene Ausfall wurde indessen durch den grossen Verkehr, den innerhalb Ostrumeliens die Ausstellung in Philippopel brachte, ausgeglichen.

Die Länge des Bahnnetzes betrug unverändert 1 264 km und ist die Zahl der beförderten Personen von 2 925 859 auf 3 420 078 gestiegen, von denen 0,82 % auf die erste, 14,26 % auf die zweite und 84,92 % auf die dritte Klasse entfielen; dieser verhältnissmässig bedeutende Verkehr erhält aber dadurch ein anderes Licht, dass 2 943 493 Personen (gegen 2 552 388 in 1891) nur die Stadtbahn in Konstantinopel benutzten. An Gepäck wurden 2 990 (2 930) t, an Hunden 3 630 (3171) Stück, an Vieh 3 189 (2 055) Stück und an Eil- und Frachtgut 589 290 (553 621) t befördert, von letzterem 87,08 % im Binnen- und 12,92 % im Verbandsverkehre. Von dem Güterverkehr entfielen 223 634 t (gegen 252 138 t in 1891) auf die Getreidesendungen nach den Seehäfen. Die internationalen Gütertarife sind weiter ausgebaut und im Binnenverkehre vielfache Ermässigungen bewilligt worden. Der auch in diesem Jahre eingetretene Verkehrsaufschwung beweist, dass der Wohlstand auf der Balkanhalbinsel dauernd im Steigen begriffen ist.

Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 17 442 462 (16 555 271) Piaster Gold, aus dem Gepäck- und Hundeverkehr 527 473 (546 766) P., aus dem Viehverkehr 1 134 788 (1 004 093) P. und aus dem Güterverkehr 38 589 036 (38 316 556) P., also im ganzen aus dem Betriebe 57 693 759 (56 422 686) P.; hierzu kamen an Pacht und Miethe 454 771 (320 652) P., so dass sich eine Gesammteinnahme von 58 148 530 (56 743 338) P. ergab. Von dieser Gesammtsumme gingen aber 120 968 P. aus solchen Pachtzinsen, die mit der Regierung direkt zu theilen sind, ab, sodass eine Summe von 58 027 562 P. = 13 262 465 Frcs. oder 10 494 Frcs. auf 1 km Betriebslänge verblieb. Bei Berechnung der vertragsmässig mit der Türkischen Regierung zu theilenden Einnahme bleibt der 38 421 Frcs. ausmachende Einnahmebetrag der im Berichtsjahre neu erbauten Stationen Tchirpan und Kritchim, welcher zur Deckung der Bau- und Betriebskosten dieser Stationen zu verwenden ist, ausser Ansatz; es stehen also für diesen Zweck nur 13 224 044 Frcs. oder 10 464 Francs für 1 km zur Verfügung. Die kilometrische Mindesteinnahme von 10 333 Frcs., die erforderlich ist, um den der Türkischen Regierung gewährleisteten kilometrischen Antheil von 1500 Frcs. auszuwerfen, war demnach um 130,53 Frcs. überschritten, wovon der Regierung 45 % = 58,74 Frcs. zufielen.

Die Betriebsausgaben betrugen insgesammt 26 860 262 (26 764 774) P. oder 46,03 (46,08) % der Einnahme. Zu den eigentlichen Betriebsausgaben von 26 860 262 P. = 6 104 605 Frcs. traten die ausserordentlichen Ausgaben für Betheiligung an der Bulgarischen Nationalausstellung, sowie für Neu- und Erweiterungsbauten mit 172 958 Frcs., die Entschädigung des Verwaltungsrathes und die sonstigen Kosten der Oberleitung mit 288 694 Frcs., die Einlage in die Unterstützungskasse mit 84 970 Frcs., der Antheil der Türkischen Regierung an der Einnahme mit 1 969 906 Frcs. und die Abschreibung an den Fahrbetriebsmitteln mit 38 160 Frcs. Wenn diese 8 659 293 Frcs. betragenden Gesammtausgaben von der obigen Betriebseinnahme von 13 224 044 Frcs. in Abzug kommen, so verbleibt ein Betriebsüberschuss von 4 564 751 Frcs.

Zu diesem Ueberschuss kamen Zinsen und verschiedene Erträgnisse mit 113 190 Frcs., sowie die Zinsen des der Türkischen Regierung in Höhe von 23 000 000 Frcs. gewährten Vorschusses mit 1 494 832 Frcs hinzu, während 2 491 690 Frcs. für bezahlte Zinsen abzuziehen waren, so dass ein Reinüberschuss von 3 681 083 Frcs. verblieb. Davon wurden 184 054 Frcs. den Rücklagen, 280 000 Frcs. der Tilgungskasse und 600 000 Frcs. der Erneuerungskasse zugeführt, während 2 617 029 Frcs und nach Hinzurechnung von 254 106 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre 2 871 135 Frcs. zur Verfügung der Antheilhaber blieben; 2 600 000 Frcs. wurden an die Antheilhaber als Gewinn (je 26 Frcs.) vertheilt und 271 135 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Bulgarien.

Im Jahre 1892 wurden auf den Fürstlich Bulgarischen Staatseisenbahnen 288 304 Personen befördert, von denen 2,9 % die erste, 11,3 % die zweite und 85,8 % die dritte Klasse benutzten; die Anzahl der Personenkilometer betrug 21 237 278. Der Güterverkehr belief sich auf 287 127 t, von denen 200 254 t auf den Binnenverkehr, 10 169 t auf den Durchgangsverkehr und 76 704 t auf den Verbandsverkehr mit den Orientalischen Bahnen entfielen. Die Betriebseinnahmen betrugen 3 265 165 Frcs. oder 7 756 Frcs. für 1 km der Linie Zaribrod-Bellova und 5 781 Frcs. für 1 km der Linie Rustschuk-Varna. Nach Bestreitung der Betriebsausgaben verblieb ein Reinertrag von 461 669 Frcs. — ein Ergebniss, mit dem die Bulgaren in Anbetracht der Behinderung durch die Cholerasperre sehr zufrieden sein können.

Griechenland.

Nachdem die feierliche Eröffnung des Kanals von Korinth zuerst um ein Vierteljahr verschoben war, ist sie am Sonntag, den 6. August d. J., Ereigniss geworden. Um 11 Uhr Vormittags versammelten sich die zur Feier Geladenen in Isthmia, am Eingang des Kanals, ein Tedeum wurde gesungen und der König hielt darauf eine Ansprache; er drückte seine Freude aus, der Welt eine neue Seeverkehrsstrasse bieten zu können und dankte den Französischen Geldleuten, deren Mitwirkung den grossen Werken der Civilisation und des Fortschritts nie fehle; er feierte schliesslich den General Türr, den geistigen Urheber des Werkes und den Präsidenten der Gesellschaft Syngros, der den Bau vollendet habe. Syngros drückte in seiner Antwort die Dankbarkeit der Hellenischen Gesellschaft gegen die Französischen Geldleute und den General Türr, der sein Werk von Erfolg gekrönt sehe, aus. Alsdann reichte der Präsident der Königin eine goldene Scheere, mit der sie das die beiden Ufer verbindende seidene Band zerschnitt. Die Königliche Yacht Sphakteria, an deren Bord sich der König mit der Königlichen Familie, das diplomatische Korps, die Minister und der General Türr befanden, fuhr als erstes Schiff in den Kanal. Es folgten vier von dem Prinzen Georg kommandirte Griechische Torpedoboote, ein Russisches und ein Englisches Kriegsschiff, sowie mehrere Griechische Personendampfer mit den übrigen Gästen Die Hin- und Rückfahrt verlief ohne Unfall unter dem Jubel der Bevölkerung, während an beiden Ufern Flaggen verschiedener Nationen flatterten.

Nach dem „Credit public“ würde der den Französischen Geldleuten gespendete Dank voraussichtlich die einzige Entlohnung für ihr Geld sein, da zwar die Antheilhaber der Hellenischen Gesellschaft Aussicht auf einen Zinsgenuss haben, aber nicht die Antheilhaber und Schuldschein-Inhaber der früheren internationalen Gesellschaft Nach dieser Quelle würde übrigens trotz der amtlichen Eröffnung der Kanal sobald noch nicht dem öffentlichen Verkehr übergeben werden, da noch umfangreiche Nacharbeiten und Baggerungen erforderlich sind, um dem Kanal die erforderliche Tiefe von 8 m zu geben. Auch die Festsetzung der Schifffahrtsabgaben sei noch nicht erfolgt; für die aus dem Adriatischen Meere kommenden Schiffe, besonders für diejenigen des Oesterreichischen Lloyd sei eine Abgabe von 0,75 bis 1,00 Frcs. für die Tonne und Person in Aussicht genommen, während für die von Marseille und Genua kommenden Fahrzeuge, denen der Kanal geringere Vortheile bietet, nur eine Abgabe von 0,50 Frcs. in Frage kommen könne. Eine Entscheidung ist indessen noch nicht getroffen.

Auch in der „Neuen Freien Presse“ fällt ein Fachmann nach eigener Anschauung ein sehr ungünstiges Urtheil über

den Kanal. Derselbe werde erst in 2 bis 3 Monaten der Schifffahrt übergeben werden, doch sei es fraglich, ob er von grossen Postschiffen auch im Winter benutzt werden könne; denn die Hafenanlage am Eingang sei im wesentlichen verfehlt. Bei Nordwind sei das Einlaufen unmöglich und der südliche Damm an der westlichen Einfahrt sei bereits theilweise verdorben; überhaupt seien die Dämme und Schutzmauern wenig fest. Die felsigen Kanalwände seien gefährlich, die elektrische Beleuchtung unzureichend.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Ernannt sind: zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: die Regierungs-Baumeister Kaufmann in Altona, unter Verleihung der Stelle eines solchen im Bezirk der Eisenbahndirektion daselbst, Korth in Ratibor unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts daselbst und der Bahningenieur Lund in Warburg unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Bauinspektion daselbst; zum Eisenbahn-Bauinspektor: der Regierungs-Baumeister Glasenapp in Erfurt unter Verleihung der Stelle eines solchen im Bezirk der Eisenbahndirektion daselbst, ferner zum Eisenbahn-Maschineninspektor: der Maschineningenieur Schaver in Hamburg unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts daselbst und zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor: der Eisenbahn-Verkehrskontroleur Buchholz in Breslau unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts (Breslau-Tarnowitz) in Breslau.

Versetzt wurde der Regierungsrath Klewitz, bisher in Dortmund, als Mitglied an das Betriebsamt in Erfurt.

Dem Regierungsassessor von Alvensleben in Erfurt und dem Regierungs-Baumeister Guckuck in Essen a. d. Rh. ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden.

Gestorben ist der Regierungsassessor Friedberg in Erfurt

Württemberg.

Betriebs-Bauinspektor Fischer in Geislingen ist gestorben Befördert wurden die Königlichen Regierungs-Baumeister Stohrer und Hartmann zu Abtheilungsingenieuren.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn Druckfehlerberichtigungen. In den mit 15. Oktober 1893 zur Einführung kommenden Tarif Theil II Heft 4, Ausnahmetarif Nr. 5 (Thran etc.) Seite 16 ermässigt sich mit Gültigkeit ab 20 Oktober l. J. der Frachtsatz Pozsony-Bracke etc. von 454 ₰ auf 414 ₰ per 100 kg.

Im Kilometerzeiger auf Seite 30 des genannten Tarifes sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:

Die Entfernungen Bracke etc.-
Budaörs sind von 1337 auf 1357,
Kaal Kápolna „ 1377 „ 1327 u.
Komárom-Ujszöny „ 1250 „ 1270
richtig zu stellen.

Wien, den 12. Oktober 1893. (2250
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 20. Oktober d. J. wird der zwischen Gevelsberg-Haufe und Milspe-Thal gelegene Haltepunkt Gevelsberg-Nirgena für den Personenverkehr eröffnet

Folgende Züge werden an dem neuen Haltepunkte anhalten und abfahren

a) Richtung Gevelsberg-Haufe-Milspe-Thal:
Vorm. 8.56. Nachm. 1.50. 5.34. 9.34.

b) Richtung Milspe-Thal-Gevelsberg-Haufe:
Vorm. 7.17. 9.53. Nachm. 2.43. 6.43.

(Der Personenzug 2.28 von Vörde wird von Vörde bis Gevelsberg-Nirgena durchweg 2 Minuten früher gefahren.)

Reisegepäck wird auf dem genannten Haltepunkt nur zur Nachabfertigung angenommen.

Elberfeld, den 12. Oktober 1893. (2251)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Aufhebung der Güternebenstelle in Landsberg O/S. Am 1. November d. J. gelangt die Güternebenstelle in Landsberg O/S. bei Kreuzburg zur Aufhebung.

Breslau, den 16. Oktober 1893. (2252)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr. Vom 15. d. Mts. ab treten im Verkehr mit der diesseitigen Station Gelnhausen anderweite Frachtsätze der Abtheilung 3 des Ausnahmetarifs Nr. 5 des Tarifheftes VIIIb für die Beförderung von Holz in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt die genannte Station. (2253)

Frankfurt a/M., den 12. Oktober 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband Am 1. November 1893 tritt der Tarifnachtrag 1 in Kraft, enthaltend neue ermässigte Frachtsätze für Baumwolle und für Wein, gültig vom 1. November, ferner Aufhebung der Frachtsätze für Malz zum 15. Dezember 1893.

Druckabzüge sind durch die Verkaufsstelle des Haupttarifs unentgeltlich zu beziehen.

Berlin, den 18. Oktober 1893. (MG2254)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Am 1. November d. J. gelangt der Nachtrag I zu den Tarifheften 1 und 2 des Verbandsgütertarifs vom 1. Januar 1893 zur Einführung.

U. a. werden hierdurch die Stationen Lógstór und Nykjóbing a/Falster der Dänischen Staatsbahnen, sowie Ilmenau, Mehlis, Schmalkalden, Suhl und Zella-St. Blasii des Direktionsbezirks Erfurt und Stettin C. B. und Personenbahnhof des Direktionsbezirks Berlin in den Verband, sowie verschiedene Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Elberfeld, Erfurt, Köln rechtsrh. und Magdeburg, sowie der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Eisen-Ausnahmetarif aufgenommen.

Ferner werden die Eisen-Ausnahmefrachtsätze für die Stationen Derschlag, Dieringhausen, Niedersessmar (bisher Gummersbach) und Ründeroth des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln rechtsrh. bedeutend ermässigt.

Bis zum Erscheinen der Nachträge ist das Nähere bei dem Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Altona, den 10. Oktober 1893. (2255)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu dem vom 15 Juni 1891 an gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. aus dem **Ruhrgebiet** nach Belfort transit kommt **am 15. Oktober** d. J. ein Nachtrag III zur Einführung. Derselbe kann von den betheiligten Verwaltungen und unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Der Nachtrag enthält ausser dem Neudruck der Vorbemerkungen eine Bestimmung, wonach mit Gültigkeit vom 15. November d. J. die Artikel „Koksasche" und „Braunkohlenkoks" auf Grund des Ausnahmetarifs nicht mehr abgefertigt werden können. (2256)

Strassburg, den 3. Oktober 1893.
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Saarkohlenverkehr nach der Schweiz. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird die Station Au (Zürich) der Schweizerischen Nordostbahn in den Saarkohlentarif Nr. 12 einbezogen. Die Frachtsätze für diese Station sind um 10 Cts. für 1000 kg höher als diejenigen für die Station Horgen.

Köln, den 13. Oktober 1893. 2257)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Zuckerverkehr nach der Schweiz. Für die Beförderung von Farinzucker sowie raffinirtem oder krystallisirtem Zucker von Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Erfurt, Hannover, Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.) und Magdeburg nach den Stationen Basel (Reichsbahn) transit und Altmünsterol transit zur Ausfuhr nach der Schweiz, tritt am 20. d. Mts. ein Ausnahmetarif in Kraft.

Näheres ist bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren. (2258)

Frankfurt a M., den 14. Oktober 1893.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Herausgabe des I. Nachtrages zum Deutsch-Russischen Getreide-Ausnahmetarif 1a, Theil I. Mit Gültigkeit vom 3./15. Oktober d. J. wird zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 1a, Theil I vom 1./13 August d. J. der I. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält direkte Frachtsätze für Getreide usw. von Russischen Verbandstationen nach Memel zur überseeischen Ausfuhr. Drucksücke dieses Tarifnachtrages sind gegen 35 ₰ auf Station Memel erhältlich.

Bromberg, den 7. Oktober 1893. (2259)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. Dezember d. J. treten im **Bromberg-Sächsischen** Verbande zwischen den Stationen Rügenwalde,

Schlawe, Schübben-Zanow und Stolp einer- und Dresden-Neustadt Leipziger und Schlesischer Bahnhof andererseits für den Bahnweg über Stettin-Berlin-Röderau neue Frachtsätze für die Beförderung von Vieh in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 11. Oktober 1893. (2260)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Die Entfernung für Aachen T-Maximiliansau wird vom 25. November d. J. ab auf 357 km berichtigt.

Köln, den 11. Oktober 1893. (2261)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 15. Oktober l. J. wird die Station Ortrand der K. Eisenbahndirektion Berlin in die Tarifhefte 1 und 2 aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 7. Oktober 1893. (2262)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Vom 20 Oktober d. J. ab tritt ein bis zum 1. September 1894 gültiger Ausnahmetarif für die Beförderung von Torfstreu und Torfmull von den Niederländischen Stationen Helenaveen, Almelo, Dedemsvaart und Hoogeveen nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Magdeburg und Erfurt und der Sächsischen Staatseisenbahnen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 11. Oktober 1893. (2263)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Den Rhein- und Main-Umschlagstarif für den Getreideverkehr aus Ungarn nach Belgien und Holland vom 1. Mai 1892 betr. Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. gelangt der I. Nachtrag zum vorbezeichneten Ausnahmetarife zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen des Vorworts, der besonderen Bestimmungen sowie der Reexpeditionstabelle und des Kilometerzeigers.

München, den 13. Oktober 1893. (2264)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 15. Oktober d. J. treten für die Beförderung frischen unverpackten Obstes (Aepfel, Birnen, Kirschen, Zwetschgen, Pflaumen) in Ladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht auf jeden beladenen Wagen zwischen Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg und Erfurt und der Station Berlin Hamb. und Lehrter Bahnhof des Direktionsbezirks Altona einerseits und Stationen Schweizerischer Eisenbahnen andererseits direkte Ausnahmetarife in Kraft. Dieselben tragen die Bezeichnung „Heft 6“ der Verbandstarife. Dieses Tarifheft zerfällt in zwei Abtheilungen, nämlich Abtheilung I für den Verkehr mit Ostschweizerischen Bahnen (Verkaufspreis 40 ₰), Abtheilung II für den Verkehr mit Mittel- und Westschweizerischen Bahnen (Verkaufspreis 50 ₰).

In der Zeit bis Ende dieses Jahres werden die Frachtsätze beider Abtheilungen des Heftes 6 unterboten sein durch die Umkartirungsfrachten, welche mit Hilfe des vom 15. September bis 31. Dezember d. J. gültigen innerschweizerischen „temporären Exporttarifes für frische Aepfel und Birnen, unverpackt oder in Säcke verpackt“ erreichbar sind.

Wo solche Unterbietungen vorliegen, wird für die auf Grund des Heftes 6 bis Ende 1893 abgefertigten Sendungen unverpackten Obstes die erhobene Mehrfracht gegen Vorlage der bezüglichen Frachtbriefe durch die Versand- oder Empfangsbahn zurückvergütet.

Karlsruhe, den 11. Oktober 1893. (2265)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Die Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Niederländischer Verkehr mit Basel, Waldshut etc. Am 1. November d. J. tritt zu dem Hefte I des Verbands-Gütertarifs für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. September 1885 der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält Aufnahme der Stationen Hoek van Holland und Rotterdam a. d. Maas der Holländischen Eisenbahngesellschaft, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Soweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Tarifbestimmungen und Frachtsätze noch bis zum 1. Februar 1894 in Gültigkeit.

Köln, den 16. Oktober 1893. (2266)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die Station Merchweiler des Direktionsbezirks Köln (linksrh.) ist für den Güterverkehr eröffnet worden. Es treten daher die in den Nachträgen IV bis VII zum Heft 7 des Verbands-Gütertarifs für diese Station vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Karlsruhe, den 15. Oktober 1893. (2267)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung des Tarifheftes 3. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1893 tritt der Tarif, Theil II, Heft 3 sammt Anhang in Kraft, welcher direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der in Galizien gelegenen Linien der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits enthält.

Exemplare des Tarifs sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und in den Verbandstationen zum Preise von 1,50 fl. Oe. W. pro Stück erhältlich.

Wien, am 13. Oktober 1893. (2268)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sammelladungs - Verkehr zwischen Bakov, Station der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft und Genf trs. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. Dezember 1894, wird für die Beförderung von Frachtgütern aller Art (ausgenommen solche, welche im Sinne der reglementarischen Bestimmungen für den Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischen Verkehr zum Transporte überhaupt nicht oder nur bedingungsweise zugelassen sind) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 7 000 kg pro Wagen und Frachtbrief in der Relation Bakov-Genf trs. der Frachtsatz von 52,92 Frcs. Gold pro Tonne im Kartirungswege berechnet.

Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Stationen der Linien Bourg-Charolles - Moulins - Montluçon - Gueret-Limoges-Perigueux-Mussidan-Courtras-Libourne - Bordeaux und südlich bestimmt sein, bezw. von diesen Stationen herstammen.

Hierdurch wird der für dieselben Transporte mit 1. Januar 1893 im Instruktionswege eingeführte Frachtsatz von 56,57 Frcs. Gold pro Tonne aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 12. Oktober 1893. (2269)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Dezember d. J. tritt zu dem vom 1. Mai 1890 ab gültigen Köln (linksrheinisch) - Pfälzischen Personentarife der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält ausser neuen bezw. seit Herausgabe des Nachtrags I im Wege der Verfügung eingeführten Tarifsätzen noch Ergänzungen der Zusatzbestimmungen des Haupttarifs, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen des Nachtrags I.

Die Einführung besagten Nachtrags II ist von der Landes-Aufsichtsbehörde genehmigt.

Köln, den 10. Oktober 1893. (2270)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Von der im Bau befindlichen Strecke **Ragnit-Pillkallen**, deren Eröffnung zum 1. November d. J. in Aussicht genommen war, werden zu diesem Zeitpunkte nur die an der Theilstrecke Rautenberg-Pillkallen gelegenen Stationen Rautenberg und Schorellen für den gesammten Personen-, Gepäck-, Leichen-, Fahrzeug-, Vieh- und Güterverkehr und der Haltepunkt Drozwalde für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Gepäckstücke werden von Drozwalde unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben.

Demzufolge sind der Frachtberechnung für die Stationen der Strecke Tilsit-Stallupönen nicht die im Nachtrage 3 bezw. 4 zum Kilometerzeiger für den Bezirk Bromberg angegebenen Entfernungen, sondern diejenigen Gesammtentfernungen zu Grunde zu legen, welche sich durch Anstoss von

14 km an Tilsit	für	Ragnit
11 „ „ Stallupönen	„	Schwirgallen
18 „ „ „	„	Pillkallen
27 „ „ „	„	Schorellen
37 „ „ „	„	Rautenberg

ergeben. (2271)

Bromberg, den 11. Oktober 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichenau a/K.-Sollnitzer Lokalbahn. (Im Betriebe der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn.) Vom Tage der Betriebseröffnung tritt der Gebührentarif für Personen, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können bei der unterzeichneten Direktion um den Preis von 30 kr. (= 60 Hellern) bezogen werden.

Wien, am 7. Oktober 1893. (2272)
Die Direktion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
als betriebsführende Verwaltung
der Reichenau a/K.-Sollnitzer Lokalbahn.

6. Generalversammlungen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Einladung zu der siebenten ausserordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 18. November 1893, Mittags 12 Uhr, im Sitzungssaale der genannten Eisenbahngesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung.

Beschlussfassung über den Antrag des Verwaltungsrathes:

I. Zum Zwecke der Neugestaltung der Kapitalsverhältnisse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft das gesellschaftliche Aktienkapital von 11 428 500 fl. Oe. W., wovon ein Nominalbetrag von 3 165 300 fl. Oe. W. auf unbegebene eigene Aktien entfällt, um den Betrag von 7 619 000 fl. Oe. W., demnach auf den Gesammt-Nominalbetrag von 19 047 500 fl. Oe. W. in der Weise zu erhöhen, dass
  a) auf die nach Ausweis der Bilanz pro 1892 mit Schluss des Jahres 1892 in Umlauf befindlichen 25 664 Stück Aktien à 300 fl. Oe. W., ferner auf die im Laufe des Jahres 1893 weiter begebenen 605 Stück Aktien à 3 0 fl. Oe. W. beziehungsweise auf die von diesen 26 269 Stück nach Abzug der im Laufe des Jahres 1893 ausgeloosten 119 Stück Aktien, derzeit noch im Umlauf befindlichen 26 150 Stück Aktien à 300 fl. Oe. W. die Einzahlung von je 20) fl. Oe. W. von dem Verwaltungsrathe für Rechnung der Aktionäre aus den Mitteln der Gesellschaft geleistet werde;
  b) dass ferner an die Inhaber der für die mit Schluss des Jahres 1892 bereits ausgeloosten und mit 300 fl. Oe. W. zurückgezahlten 1 880 Aktien ausgegebenen Genussscheine, ferner an die Inhaber der für die im Jahre 1893 ausgeloosten, ebenfalls mit 300 fl. Oe. W. rückgezahlten 119 Stück Aktien ausgegebenen Genussscheine, daher auf die derzeit im Umlauf befindlichen 1 999 Stück Genussscheine ebenfalls eine Nachzahlung von 200 fl. Oe. W. aus gesellschaftlichen Mitteln geleistet werde;
  c) dass die Erhöhung des Nominalbetrages der Aktien auf je 500 fl. Oe. W. pro Stück durch Abstempelung auf den letzteren ersichtlich gemacht werde und die bereits eingelösten Aktien auch mit je 500 fl. Oe. W. in der Bilanz aufgeführt werden;
  d) dass auch die nach Ausweis der Bilanz pro 1892 noch im eigenen Besitz der Gesellschaft befindlichen unbegebenen 10 551, beziehungsweise die nach Abzug der laut Absatz a im Jahre 1893 begebenen 605 Stück verbliebenen 9 946 Stück Aktien in gleicher Weise durch Abstempelung auf den Nominalbetrag von je 500 fl. Oe. W. erhöht werden, dass weiter
  e) rücksichtlich dieser letzteren 9 946 Stück Aktien den Besitzern der bisher ausgegebenen Aktien und der an ihre Stelle getretenen Genussscheine das Recht des Bezuges dieser Aktien zum Parikurse von 500 fl. Oe. W. dergestalt eingeräumt werde, dass auf je 3 Stück der in Händen habenden Aktien oder Genussscheine ein Stück der auszugebenden Aktien bezogen werden könne, endlich
  f) dass die infolge des Bezugsverhältnisses von 1 : 3 verbleibenden 563 Stück Aktien, sowie die etwa nicht bezogenen Aktien zur freien Verfügung des Verwaltungsrathes gestellt werden.

II. Den § 7 der Gesellschaftsstatuten dahin abzuändern, dass derselbe zu lauten habe:
„Das Stammkapital ist auf 19 047 5 0 fl. Oe. W., bestehend aus 38 095 Stück Aktien à 500 fl. Oe. W., festgesetzt."

III. Den Verwaltungsrath zu ermächtigen, alle zur Ausführung der Beschlüsse ad I a—f und II erforderlichen Schritte einzuleiten und durchzuführen, insbesondere die Modalitäten der Ausübung des unter I e erwähnten Bezugsrechtes zu bestimmen, ferner etwa noch erforderlich werdende Statutenänderungen, sowie die Aufstellung eines neuen Tilgungsplanes selbständig und ohne nochmalige Berufung einer Generalversammlung mit der Staatsverwaltung zu vereinbaren und durchzuführen, mit der Wirkung, als ob die vom Verwaltungsrath diesfalls getroffene Vereinbarung, insbesondere der Wortlaut der Statutenänderung von der Generalversammlung beschlossen worden wäre.

Die Herren Aktionäre, welche an dieser ausserordentlichen Generalversammlung theilzunehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Maassgabe der §§ 35, 37, 38, 40 und 41 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien sammt Kuponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück derselben einer Aktie gleichgestellt sind)
in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft
wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritt der Generalversammlung d. i. spätestens bis 10. November 1893 mittelst dreifacher Konsignation (wovon ein Exemplar, mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Aktien versehen, den Herren Deponenten zurückgestellt wird) zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung dieser Konsignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, den 12. Oktober 1893. (2273)
Der Verwaltungsrath.

*) § 35. An der Generalversammlung theilzunehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher mindestens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je 10 Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens 8 Tage vor dem Zusammentritt derselben am Sitz der Gesellschaft, oder bei den vom Verwaltungsrath in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der danach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Theil der im Umlauf befindlichen Aktien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheit handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen voll gezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von $^2/_3$ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

§ 41. Kommt eine beschlussfähige Generalversammlung nicht zustande, so ist eine neuerliche Versammlung unter Bezugnahme auf die Bestimmungen dieses Paragraphen, jedoch nur unter Festsetzung einer nur vierzehntägigen Frist einzuberufen, in welcher ohne Rücksicht auf die Zahl der vertretenen Aktien, jedoch nur über solche Gegenstände Beschlüsse gefasst werden können, welche bereits zur Tagesordnung der ersten Versammlung gehörten.

Die § 40 am Schlusse getroffene Bestimmung über das Erforderniss der Zweidrittelmajorität gilt auch für diese zweite Generalversammlung.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

7. Verdingungen.

Verdingung der Ausführung von Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, von Durchlässen und Brücken, Wege- Unter- und Ueberführungen, Futtermauern und Wegebefestigungsarbeiten in den Loosen V und VI der Eisenbahn-Neubaustrecke von Detmold nach Sandebeck = (145 644 cbm Bodenbewegung, 79 734 qm Böschungsflächen, 35 cbm Steinpackungen, 172 cbm Kalk, 1478 cbm Bruchsteinmauerwerk und 31 cbm Werksteine.)

Termin: Freitag, den 10. November 1893, Vormittags $11^3/_4$ Uhr im Amtszimmer des Abtheilungs-Baumeisters Diesel in Detmold, Hermannstrasse 9. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen u. s. w. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 2,40 ℳ von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 12. Oktober 1893. (2274)
Königliche Eisenbahndirektion.

Statt besonderer Anzeige.

Gestern Abend entschlief nach kurzem schweren Leiden im 63. Lebensjahre unser geliebter Gatte, Vater, Bruder, Schwiegervater und Grossvater, der **Königliche Oberbaurath und Geheime Regierungsrath**

Hermann Tellkampf,

tief betrauert von den

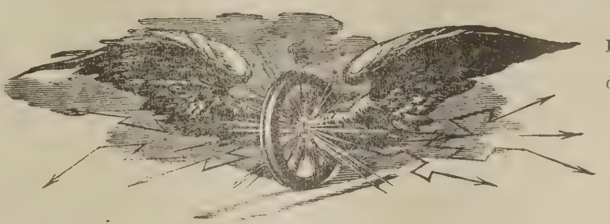
Hinterbliebenen.

Breslau, den 15. Oktober 1893.
Trauerhaus: Berlinerstrasse 75.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 82. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 21. Oktober 1893.

Inhalt:

Konstruktion der Eisenbahn-Zugschranken in Rücksicht auf Betriebssicherheit.

In § 4 Punkt 5 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 ist bezüglich der an Wegübergängen in Schienenhöhe in angemessener Entfernung von dem nächsten Eisenbahngeleise anzubringenden Schranken vorgeschrieben:

„Die Zugschranken müssen auch mit der Hand geöffnet und geschlossen werden können."

Darüber, ob das Oeffnen und Schliessen derjenigen Uebergangsschranken, welche links und rechts der Bahngeleise einander gegenüberliegend aufgestellt sind, gleichzeitig geschehen darf, ist keine Bestimmung getroffen und haben daher die Konstrukteure der Zugschranken, im Streben nach dem Einfachsten den Bewegungsmechanismus so eingerichtet, dass vom Standorte des die Schlagbäume bedienenden Wärters aus, nur an einer Bahnseite eine Drahtzugleitung hergestellt, am Wegübergange aber der an der anderen Bahnseite befindliche Schlagbaum mit dem an der Drahtzugleitungsseite vorhandenen gekuppelt, somit beim Oeffnen oder Schliessen eines derselben der andere gleichzeitig mitgeöffnet oder geschlossen wird.

Das ist beim gewöhnlichen ordnungsmässigen Verlaufe des Schrankendienstes unbedenklich zulässig, weil während der, den örtlichen Verhältnissen entsprechend zu bemessenden Vorläutezeit (20 bis 30 Sekunden) ein beim Beginn des Läutens mit seinem Geschirr auf der Uebergangsstrecke befindlicher Fuhrmann ausreichend Zeit hat, diese Strecke im Schritt zu durchfahren, bevor das Niederlegen der Schlagbäume beginnt.

Wenn aber irgend ein Mangel besteht oder ein Versehen vorkommt (sei es, dass der Bewegungsmechanismus oder die am Schrankenständer befindliche Vorläuteglocke Beschädigung erlitten, oder der Fuhrmann das Vorläuten nicht rechtzeitig gehört hat usw.), infolge dessen die Schlagbäume niedergehen, bevor das Strassenfuhrwerk unter dem zuerst zu passirenden Schlagbaume durchgefahren ist, somit von letzterem gefangen und zum Stillstand gebracht wird, dann ist ein rechtzeitiges Befreien dieses Strassenfuhrwerks nur durch das Oeffnen des vor den Pferden befindlichen zweiten Schlagbaumes und Antreiben der Pferde ohne Rücksicht darauf, dass der hinter den Pferden vom Geschirr eingeklemmte erste Schlagbaum zerbrochen wird, möglich.

Hierin liegt der wunde Punkt der gekuppelten Schlagbäume.

Der eingesperrte Fuhrmann kann den vor den Pferden befindlichen Schlagbaum nicht öffnen, weil derselbe mit dem

im Geschirr eingeklemmten und ausserdem voraussichtlich in seinem Drehpunkte verbogenen, daher unbeweglichen, gekuppelt ist; andererseits sind die Pferde erfahrungsgemäss nicht dazu zu bringen, ein vor ihnen liegendes Hinderniss, wie ein weiss angestrichener Schlagbaum darstellt, freiwillig mit der Brust zu zerbrechen und wird daher die Fuhrmannspeitsche im vorliegenden Falle nur dazu führen, dass die Pferde seitwärts abprellen und entlang der Bahnplanie laufen.

Um diesem gefährlichen Vorkommnisse vorzubeugen, muss die für das gleichzeitige Oeffnen und Schliessen mittelst Drahtzuges vorhandene Kuppelung der Schlagbäume im geschlossenen Zustande insoweit unwirksam gemacht werden, dass ein auf dem Uebergange eingeschlossener Fuhrmann jeden Schlagbaum für sich allein öffnen und schliessen kann.

Lieferanten von Eisenbahn - Ausrüstungsgegenständen möchten es sich ganz besonders angelegen sein lassen, eine dieser Anforderung entsprechende Konstruktion in Anwendung zu bringen.

Je einfacher sie ist und je weniger sie deshalb durch ungünstige Witterung, insbesondere durch Schneegestöber, in ihrem zuverlässigen Gange gestört wird, desto schneller wird sie zu allgemeiner Einführung gelangen.

Bei den Drahtzugschranken mit einseitigem Zuge, Vor- und Rückgeläute, welche auf den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen eingeführt sind, ist zu diesem Zwecke mit gutem Erfolge ein, das kurze Ende des Schlagbaumes mit dem dasselbe niederdrückenden gusseisernen Mantel verbindender Sperrhaken so angebracht, dass sein Aufhängepunkt bei horizontalliegendem Schlagbaume nicht senkrecht über dem zugehörigen Schlagbaumbolzen, sondern 5 cm seitwärts sich befindet und infolge dessen selbstthätig ein Aushaken, somit die Befreiung des Schlagbaums vom gusseisernen Mantel eintritt, welch letzterer von dem Kurbelständerdrahtzuge festgehalten bleibt, während der mit der Hand in Bewegung gesetzte Schlagbaum, gleichviel auf welcher Bahnseite er sich befindet, vermittelst eines neben dem Schrankenzugdrahte angebrachten zweiten Drahtes das am Wärterstandorte befindliche Rückläutewerk in Gang setzt.

Dresden, im October 1893.

Dr. Fritzsche, Betriebs-Oberingenieur.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind die voraussichtlich am 1. November d. J. zur Eröffnung gelangenden nachbezeichneten Strecken:

1. Pillkallen-Rautenberg, 18,86 km,
2. Fordon-Culmsee, 33,94 km, der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg;
3. Merzweiler-Selz, 34,805 km,
4. Münster-Metzeral, 5,620 km, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und
5. die voraussichtlich am 1. Dezember d. J. zur Eröffnung gelangende Strecke Waldheim-Rochlitz, 20,65 km, der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen

vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3212 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Anwendung der Vereinseinrichtungen im Verkehr der Bregthalbahn und der Prignitzer Eisenbahn mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 3235 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 3270 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Aenderung des Vordruckes auf der Rückseite des Musters für Gepäckscheine (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 3305 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Oesterreichische Eisenbahn - Staatsvoranschlag für das Jahr 1894.

Gleich in der 1. Sitzung des wieder zusammengetretenen Abgeordnetenhauses bezw. Reichsrathes legte der Finanzminister das Budget für das Jahr 1894 vor, welches mit einem Ueberschusse von nahe $^1/_2$ Million Gulden schliesst; er gab auch beruhigende Erklärungen über die fortschreitende Entwickelung der Volkswirthschaft, über die Maassnahmen gegen das Agio und die Durchführung der Währungsreform. Der Voranschlag des Handelsministeriums beziffert ein Erforderniss von 115 108 880 fl. (— 2 560 558 fl. gegen das Vorjahr) und eine Bedeckung von 127 275 360 (+ 1 112 630) fl. Inwiefern das Eisenbahnwesen dabei betheiligt ist, ergibt sich aus folgendem:

Das Mindererforderniss erhellt daraus, dass für das Jahr 1893 der Kautionsverlust Fogerty's (des früheren Konzessionärs der Wiener Stadtbahn, welcher seiner Verpflichtung nicht nachkam) mit 1,1 Millionen, die Rückzahlung der Bozen-Meraner Bahn mit 0,92 Millionen Gulden, der Konversionsgewinn der Galizischen Carl Ludwigbahn mit 0,43 Millionen Gulden, die Rückzahlung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn mit 3,4 Millionen Gulden ins Budget eingestellt war. Im Staatsvoranschlage für das Jahr 1894 sind folgende Subventionen an Eisenbahnen und Schifffahrts-Unternehmungen präliminirt:

Bahnen	1894	gegen 1893
	Gulden	
Nordwestbahn	446 000	— 45 000
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	693 000	— 107 000
Oesterr.-Ungar. Staatsbahn	269 000	+ 4 000
Lemberg-Czernowitzer Bahn	2 197 900	+ 69 500
Mährische Grenzbahn	324 600	+ 39 200
Lokalbahn Wodnian-Prachatitz . . .	14 200	+ 14 200
Lokalbahn Monfalcone-Cervignano .	27 400	+ 27 400
Zittau-Reichenberger Bahn	41 700	— 3 300
Lloyd	3 493 100	— 406 900
Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft	500 000	—
zusammen . .	8 006 900	— 509 500

Für die im Eigenthum des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen sind die Transporteinnahmen mit 74 409 000 fl. gegen 73 850 500 fl. im Jahre 1893 präliminirt. Dieselben sind für 1894 gegenüber dem Vorjahre um 719 500 fl., gegenüber dem Erfolge des Jahres 1892 um 9 702 761 fl. günstiger veranschlagt.

Für den Bau von Staatsbahnen ist für 1894 ein Betrag von 3 900 000 fl. gegen 4 793 350 fl. im Vorjahre eingestellt. Für die Betheiligung an der Kapitalsbeschaffung zum Bau von Privatbahnen sind 650 000 fl. wie im Vorjahre eingestellt.

Der Antheil des Staates am Reingewinn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist mit 430 000 fl., demnach um 330 000 fl. höher veranschlagt als für das Jahr 1893. Die das Jahr 1894 treffende Annuität der Anleihe zur Beschaffung von 2000 Güterwagen wurde in den Etat der Staatsschuld aufgenommen. (Die handelsministerielle Begründung der vorstehenden Ziffernansätze lassen wir auszugsweise in der nächsten Korrespondenz folgen.)

Eisenbahnfragen im Plenum des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses.

Schon in dieser 1. Sitzung des Abgeordnetenhauses überreichte der Handelsminister einen Gesetzentwurf über die Veräusserung mehrerer in der Gemeinde Eger gelegenen, zur Erweiterung des dortigen Bahnhofes benöthigter Objekte des unbeweglichen Staatseigenthums. Dann folgten zwei Interpellationen und zwar betreffend: 1. den dringenden Bau der Eisenbahnen Troppau-Ratibor und Troppau-Wigstadtl, 2. die Beschwerden gegen das neue Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben.

Die Tarife der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Gerüchte, dass der Finanzminister in seinem Exposé die Erhöhung der Tarife ankündigen werde, haben sich nicht bewahrheitet. Die Studien darüber werden naturgemäss fortgesetzt, aber eine Erhöhung der Tarife wird für die nächste Zeit nicht beabsichtigt. Die Staatsbahnen haben grosse Ersparnisse vorgenommen, und auch die Einnahmen sind in den letzten Monaten relativ günstig geworden.

Ertheilung, bezw. Verlängerung von Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

a) Das K. K. Handelsministerium hat dem Ignaz Klinger in Neustadtl die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Raspenau - Liebwerda der Süd - Norddeutschen Verbindungsbahn nach Neustadtl auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

b) Die dem Grafen Hanns Taxis, Gutsbesitzer zu Inzing, ertheilte Bewilligung für eine Lokalbahn von einem geeigneten Punkte der Staatsbahnlinie Wels - Passau nächst Neumarkt nach Waizenkirchen wurde auf weitere 6 Monate verlängert.

c) Ferner wurde die dem Guts- und Fabrikbesitzer Alois Praschniker in Stein (Krain) ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Lees - Veldes der K. K. Staatsbahnlinie Tarvis-Laibach nach Wocheiner - Feistritz auf weitere 6 Monate verlängert.

Aenderung von Stationsnamen.

Infolge Weiterführung der Flügelbahn Chrast-Radnitz bis in die unmittelbare Nähe der Stadt Radnitz ist seit 1. Oktober d. J. der Name der seitherigen Station Radnitz in „Stupno - Bras“ abgeändert.

Ertheilung von Auskünften an die K. K. Gendarmerie bei amtlichen Erhebungen.

Das K. K. Handelsministerium hat die Bahnverwaltungen ersucht, ihren Bediensteten in Erinnerung zu bringen, dass den Organen des K. K. Gendarmeriekorps, welche über Eisenbahnunfälle oder über den Thatbestand einer strafbaren Handlung usw. Erhebungen pflegen, abgesehen von der streng geheim zu haltenden, die militärische Leistungsfähigkeit betreffenden Verhältnisse der Eisenbahn, über alle Vorkommnisse, Einrichtungen usw. jede sonst gewünschte Auskunft zu ertheilen ist. Die Gendarmerie wurde jedoch vom Landesvertheidigungsministerium angewiesen, sich auf die Erhebung thatsächlicher Umstände zu beschränken und dieselben nicht auf Dinge auszudehnen, die sich nicht auf den zu erhebenden Sachverhalt unmittelbar beziehen und dass durch die Einvernahme der Bahnbediensteten die Verrichtung der Dienstesobliegenheiten der letzteren in keiner die Abwickelung des Dienstes beeinträchtigenden Weise beeinflusst werde.

Vorsorge für das Personal der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Im weiteren Nachhange zum Eisenbahn-Voranschlage des Königlich Ungarischen Handelsministeriums wird bemerkt, dass darin für die Aufbesserung der Bezüge des genannten Personals für das Jahr 1894 Vorsorge getroffen wurde.

Für Beförderungen wurden darin 250 390 fl. aufgenommen, infolge dessen die Zahl der Oberbeamten bedeutend zunehmen wird. Ueberdies wird die Zahl der Beamten um 147, der Unterbeamten um 480, der Diener um 480, der im Manipulationsdienste stehenden Frauen um 30 und der Diurnisten um 61 vermehrt.

Im Jahre 1894 wird die Königlich Ungarische Staatsbahn 4 310 Beamte, 6 224 Unterbeamte und 11 546 Diener zählen.

Ausserdem hat der Minister noch 5 000 fl. für Stipendien an 10 der fleissigsten Hörer der Eisenbahnschule à 500 fl. ins Budget eingestellt, welche nach Zurücklegung dieses Lehrkurses als Aspiranten oder Beamte mit dem Jahresgehalte von 6—700 fl. in den Dienst der Königlich Ungarischen Staatsbahnen übertreten.

Berathungen des Ungarischen Reichstages über Eisenbahnbauten.

Der am 25. September d. J. wieder zusammengetretene Ungarische Reichstag hat sich sofort mit Eisenbahnangelegenheiten beschäftigt. Der Handelsminister von Lukácz brachte einen Gesetzentwurf, betreffend Konzessionirung der Budapest-Graner Vizinalbahn, ein, welcher alsbald an den Kommunikations- und Finanzausschuss zur Vorberathung überwiesen wurde.

In der Sitzung vom 28. September d. J. wurde von zuständiger Stelle erklärt, dass eine Abänderung der Konzessionsbestimmungen der bereits im Bau befindlichen normalspurigen Lokalbahn N. Surany-A. Marótu in betreff Gestaltung der Schmalspurbahn nicht beabsichtigt werde.

Der Wagenbedarf der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Im Finanzausschusse des Ungarischen Abgeordnetenhauses äusserte sich Handelsminister von Lukács über diesfallsige Anfragen, dass bei den Staatsbahnen 3 000 Wagen mehr im laufenden Jahre, als im Vorjahre zur Verfügung standen. Der Bestand werde jährlich vermehrt; bisher wurde die Anzahl der Frachtwagen um 15 000 erhöht. Es machte sich auch bisher kein Mangel an solchen geltend, und wenn in jüngster Zeit sich einiger Mangel zeige, sei derselbe unbedeutend. Die Natur des Exports bringe es mit sich, dass sich derzeit um 8 000 Wagen der Staatsbahnen mehr auf fremden Linien befinden, als fremde Wagen auf den Linien der Staatsbahnen. Bezüglich eingetretener Verkehrshindernisse von einiger Bedeutung habe der Minister nichts erfahren, er könne im Gegentheile konstatiren, dass derzeit ein reger Verkehr mit Fiume unterhalten werde und keinerlei Stockung eingetreten sei. Am dringlichsten erscheine die Anschaffung von Personenwagen.

Torontaler Lokalbahn.

Auf der bald fertigen Linie N. Becskerek - Pancsova (Torontaler Lokalbahn) ist am 7. d. Mts. der auf ganze Wagenladungen beschränkte Frachtenverkehr eröffnet worden.

Csetnekthal-Lokalbahn.

Am 30. September d. J. fand in Budapest die konstituirende Generalversammlung der Aktiengesellschaft der Csetnekthalbahn (Pelsöcz - N. Szalabos) unter Vorsitz von Dr. Raf. Neumann statt. Das Aktienkapital beträgt 2 260 000 Kronen.

Das Uebereinkommen der Aussig-Teplitzer Bahn mit der Regierung.

Die von dieser Eisenbahn in Aussicht genommene Kapitalserhöhung hat die Genehmigung der Regierung erhalten. Nach dem diesbezüglich getroffenen Abkommen gewährt die Gesellschaft dem Staate einen Antheil am Reingewinne in der Art, dass der den Betrag von 2,4 Millionen Gulden übersteigende Ueberschuss zwischen Gesellschaft und Staat hälftig getheilt wird. — Die Aussig - Teplitzer Bahn führt überdies eine Reihe von Tarifermässigungen durch. Dagegen wird der Gesellschaft die Bewilligung zur Erhöhung des Nominals der Aktien von 300 fl. auf 500 fl. ertheilt. Die Aufzahlung wird aus der Dispositionsreserve bestritten. Ausserdem wird die Gesellschaft die in ihrem Portefeuille befindlichen 10 500 eigenen Aktien veräussern und den Aktionären das Bezugsrecht auf dieselben einräumen. Der Verwaltungsrath der Aussig-Teplitzer Bahn hat die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung für den 18. November d. J. beschlossen, auf deren Tagesordnung sich die erwähnte Finanzoperation befindet (siehe die Bekanntmachung in Nr. 81 S. II d. Ztg.). Sobald die abgeänderten Statuten von Seite der Regierung genehmigt sein werden, wird die Durchführung der Aufstempelung der Aktien und die Neuemission der unbegebenen 10 500 Aktien erfolgen. Man hofft die Operation noch im Laufe dieses Jahres durchführen zu können.

Eröffnung der Böhmerwaldbahnen.

Die der Aktiengesellschaft Wodnian - Prachatitz konzessionirte 27,6 km lange Lokalbahn Wodnian - Prachatitz, ferner die der Aktiengesellschaft Strakonitz - Winterberg konzessionirte 32,4 km lange Lokalbahn Strakonitz-Winterberg wurde am 18. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Den Betrieb auf diesen Lokalbahnen führt die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen und sind diese Linien speziell der K. K. Eisenbahn - Betriebsdirektion Pilsen unterstellt worden.

Die normalspurige 27,577 km lange Lokalbahnstrecke Wodnian - Prachatitz beginnt am südlichen Ende der Station Wodnian der Linie Wien - Eger der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und führt über die Stationen bezw. Haltestellen (= H), deren Entfernungen von Station Wodnian wir gleichzeitig angeben: Wodnian-Stadt (4,31 km), Swinetic (H) (10,34 km), Barau (12,41 km), Strunkovic a. d. Blanitz (18,62 km) und Husinetz (23,32 km) nach Prachatitz (27,57 km).

Die normalspurige 32,417 km lange Lokalbahn Strakonitz-Winterberg beginnt am westlichen Ende der Station Strakonitz der Linie Wien-Eger der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und führt über die Stationen bezw. Haltestellen (= H): Strunkovic a. Wolinka (7,01 km von Strakonitz), Wolin (10,95 km), Malenic (H) (17,88 km), Elcovic (20,16 km), Ckyn (23,11 km), Bohumilitz (27,08 km) nach Winterberg (32,417 km).

Die genannten Stationen sind für den Gesammtverkehr, die Haltestellen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Verhandlungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens.

Dieser Verein hielt unter dem Vorsitz seines Präsidenten E. A. Ziffer am 2. d. Mts. seine 7. Versammlung ab, in welcher Ingenieur Ludwig v. Luschka seine Reiseeindrücke in den Vereinigten Staaten in Bezug auf Stadtbahnen mittheilte. In seinen einleitenden Bemerkungen skizzirte er die allgemeine Anlage der Strassenlinien, auf denen sich der Stadtbahnverkehr abspielt und

schloss daran eine eingehende und sachliche Schilderung der technischen Anlage der Verkehrseinrichtungen, sowie der Verkehrsabwickelung jener Stadtbahnen, die er besucht hatte. Derselbe hob manche, insbesondere für die Wiener Stadtbahn nachahmenswerthen Einrichtungen hervor und schloss mit dem Wunsche, es mögen die von ihm hervorgehobenen Einrichtungen der Amerikanischen Stadtbahnen in Oesterreich baldigst Eingang finden. Dem mit grossem Beifalle aufgenommenen Vortrag folgte eine lebhafte Debatte, die sich ausschliesslich in betreff der Stromführung bei der Anlage elektrischer Stadtbahnen, sowie in betreff der durch die Einführung solcher Bahnen möglicherweise hervorgerufenen Störungen in der anstandslosen Funktionirung der Telephon- und Telegraphenapparate entspann. Der vorerwähnte Reisebericht wie die darauf folgende Debatte sollen im Wortlaute in einem der nächsten Hefte der „Mittheilungen" des Vereins erscheinen.

Das Verhältniss der sperrigen Güter zum Tarif und Wagenbau.

Die diesjährige Nummer 41 der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung" enthält hierüber einen vom Büreauvorstande der Oesterreichischen Nordwestbahn, Herrn Emil Rank, verfassten Artikel, der von allgemeinerem Interesse sein dürfte. Der Artikel verdankt seine Entstehung dem Umstande, dass in neuerer Zeit sowohl von Eisenbahnen, als auch von Privaten immer mehr Wagen mit aussergewöhnlich grossem Laderaum gebaut werden, ohne dass nach Meinung des Verfassers ein anzuerkennendes Verkehrsbedürfniss dazu vorhanden wäre.

Nach Erläuterung der Frage, welche Güter als „sperrig" zu betrachten sind, wird zunächst ausgeführt, dass sich dieselben in 2 Arten scheiden lassen und zwar:

a) in solche, die nicht, oder doch nicht ohne wesentlichen Schaden theilbar sind, wie z. B. besonders grosse Dampfkessel und
b) in solche, die ohne Schaden theilbar sind, wie Heu, Stroh u. dergl.

Da letztere in jeden beliebigen Eisenbahnwagen verladen werden können, sei ein wirkliches Verkehrsbedürfniss nach Beistellung von Wagen mit aussergewöhnlichem Fassungsraum nur für die unter a) fallenden Güter anzuerkennen.

Es wird dann des Näheren untersucht, welche Gründe Eisenbahnen und Private veranlassen können, trotzdem auch für theilbare sperrige Güter grosse Wagen zu bauen, bezw. zu verlangen.

Für die Eisenbahnen können — ausser den Konkurrenzrücksichten — einzig und allein die Erwägungen maassgebend gewesen sein, dass z. B. durch die Verladung von 10 t Flachs in einen besonders geräumigen Wagen von 8 t Tara nur ein Brutto von 18 t, bei Verladung in 2 Wagen zu 6 t Tara aber ein Brutto von 22 t zu bewegen sei, daher die Beistellung grösserer Wagen für solche Güter ein Gebot der Betriebsökonomie darstelle.

Der Verfasser hebt nun die Thatsache hervor, dass dieser Schluss nur in der Voraussetzung zutreffe, dass die Frachteinnahme in beiden Fällen die gleiche sei, bezw. dass dieselbe bei Benutzung nur eines Wagens nicht wesentlich niedriger ausfalle, als bei Verwendung von 2 Wagen.

Nach der derzeitigen (auch in Deutschland) üblichen Tarifirung — Frachtzahlung für 10000 kg für jeden verwendeten Wagen bei Anwendung der billigsten Sätze — werde aber dieser Bedingung durchaus nicht entsprochen; als Beleg wird u. a. angeführt, dass in der Relation Wien-Kolin bei Aufgabe von 7 t Flachs und Verladung von 5 t in den einen und 2 t in einen anderen Wagen für den ersten Wagen eine Fracht von 51,5 fl., im zweiten Wagen von 48 fl., im ganzen also von 99,5 fl. eingehoben werde, während bei Verladung der 7 t in einen Wagen nur 51,5 fl. zu erheben sind.

Danach verwandle sich die anscheinend ökonomische Verladung in einen Wagen in Wirklichkeit in eine äusserst unökonomische Maassregel.

Dagegen sei das Interesse des Versenders an der Beistellung grosser Wagen ein sehr begreifliches und begründetes, so lange die derzeitige Tarifirung aufrecht bleibt.

In dem angeführten Beispiele Wien-Kolin zahle der Aufgeber dieselbe Fracht (51,5 fl.), gleichviel ob er 3 oder 10 t in einen Wagen verlade.

Er zahle also, je nachdem er in den Wagen bringe, für
3 t eine Fracht von 17,17 fl.
8 „ „ „ „ 6,44 „
für den Meterzentner usw.

Wir müssen es uns versagen, an dieser Stelle auf die von dem Verfasser aufgeführten vielen Nachtheile näher einzugehen, die aus der angedeuteten Sachlage sowohl den Eisenbahnen, als auch dem Publikum entstehen, und uns damit begnügen, auf den Inhalt des betreffenden Artikels selbst zu verweisen.

Letzterer schliesst mit dem Vorschlage

1. die Frachtberechnung für sperrige Güter in Wagenladungen auf die Bodenfläche des verwendeten Wagens zu gründen und
2. im Verein Deutscher Eisenbahnen ein einheitliches Ladegewicht, bezw. einen der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden einheitlichen Bodenflächeninhalt für normale Wagen festzustellen,

eine Sache, die sich mit aller nothwendigen technischen Verschiedenheit der Wagen ganz wohl vereinigen lasse.

Nichtbesteuerung der Flügelbahnen (Rechtsfall).

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde zur Zahlung der Erwerbsteuer für ihre von Mährisch-Weisskirchen, Jablonka und Wallachisch-Meseritsch abzweigenden Flügelbahnen aufgefordert. Die Nordbahn erklärte jedoch, diese Flügelbahnen seien keine abgesonderten Unternehmungen und seien daher nicht besonders zu besteuern. Gegen die dessenungeachtet erfolgte Steuervorschreibung brachte die Nordbahn eine Beschwerde vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe ein. Sie machte geltend, die Flügelbahnen bilden mit dem Hauptnetz ein zusammengehöriges Ganzes und hätten nur den Zweck, den Lastenverkehr auf der Hauptstrecke zu vereinfachen; diese Nebenbahnen seien also aus Rücksicht für die öffentliche Sicherheit und für die raschere Beförderung des Eilgutes geschaffen worden, und es gehe nicht an, solche Zweigbahnen, die ja keine abgesonderten Unternehmungen sind, einer besonderen Erwerbsteuer zu unterziehen. Der Verwaltungs-Gerichtshof schloss sich dieser Ansicht an und gab der Beschwerde der Nordbahn-Gesellschaft Folge, da Haupt- und Zweigbahn als ein Unternehmen zu betrachten seien. („Fremdenblatt" vom 24. April d. J.)

Entschädigung für einen Gewichtsabgang bei einer Getreidesendung in loser Schüttung (Schiedsspruch).

Eine Firma übergab in der Station Brody 9860 kg Weizen in „alla rinfusa-Ladung" (d. i. in den Wagen geschüttet, ohne in Säcken verpackt worden zu sein) zur Beförderung an die Schrannen (Lagerhaus)-Verwaltung in Lindau. Dort stellte sich beim Einlagern ein Gewichtsabgang von 283 kg heraus. Da jedoch die Bahnverwaltung lediglich für ein Manko von 1% (als Kalo) nicht aufzukommen hat, so ergibt sich noch ein ungerechtfertigter Abgang von 184 kg, auf dessen Ersatz der Aufgeber die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen verklagte. Bei der vor dem Wiener Eisenbahn-Schiedsgerichte durchgeführten Verhandlung wurde seitens der Generaldirektion die Abweisung der Klage wie folgt begründet: Das konstatirte Manko könne zum Theil in der Verschiedenheit der Waagen bei der Aufgabe- und bei der Abgabestation seine Erklärung finden, zum Theil durch Verstreuung bei dem Ausladen und Sackiren der Frucht erfolgt sein. Das Schiedsgericht wies die erhobenen Einwände als unstichhaltig zurück mit folgender Motivirung: Das Schiedsgericht habe die Ueberzeugung gewonnen, dass die Abwaage der Frucht in Lindau nicht wie in der Aufgabestation sammt dem Wagen, sondern erst nach erfolgter Ausladung und Sackirung desselben stattgefunden habe, daher sich über die Existenz und Höhe des behaupteten Mankos kein festes Urtheil bilden lasse; allein die Bahnverwaltung habe gegen diese Art der Abwaage keinen Einspruch erhoben, sie müsse daher die Konsequenzen tragen und für das festgestellte Manko aufkommen. Die Verstreuung könne durch Beistellung erfahrener Bahnbediensteter bei der Ausladung verhütet werden. Die Direktion der Staatsbahnen sei daher schuldig, den ausgesprochenen Ersatzbetrag binnen 8 Tagen bei Exekution zu bezahlen. („Wiener Tageblatt" vom 29. April d. J.)

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der günstige Eindruck, welchen das Exposé des Oesterreichischen Finanzministers hervorrief, wurde durch die Einbringung des Entwurfes einer Wahlreform durch die Oesterreichische Regierung sehr abgeschwächt, da sich die Deutschen darin verkürzt glauben. Trotz der erfreulichen Betriebsausweise der Transportanstalten und anderer sonst auf die Belebung der Kurse einwirkenden Vorkommnisse wie: die direkte Reiseroute Bremen-Triest mit 39 Stunden, die Bestellungen Russischer Eisenbahnen bei den Oesterreichischen Lokomotiv- und Wagenfabriken usw., war die Börsenstimmung eine gedrückte. Ausser einer kleinen Avance der Nordwestbahn (214) und der Staatsbahn (303,25), letztere wegen der zur Konvertirung ihrer 5% Prioritäten (134) einzuberufenden Generalversammlung, verzeichnen fast alle übrigen Bahnwerthe allerdings nur unerhebliche Rückgänge; so Nordbahn (2880), Elbethalbahn (238) und Südbahn (103,50), obwohl das Communiqué dieser Bahn (s. Nr. 80, S. 764 d. Ztg.) die Wirkung hatte, dass ihre 3% Prioritäten von 148,25 auf 158 stiegen. Einer

stärkeren Reaktion unterlagen die Aktien der Leoben-Vordernberger Bahn (310) infolge ihrer gegen das Vorjahr ungünstigen Einnahmeausweise.

Aus der Schweiz.

Jura-Simplonbahn.

Die in letzter Korrespondenz erwähnte Berathung zwischen den bei dem Simplondurchstich interessirten Kantonen hat stattgefunden. Ausser dem Delegirten des Kantons Neuenburg, welcher erklärte, sein Kanton habe mit den ökonomischen Interessen der Simplonfrage nichts zu thun, waren sämmtliche anderen Delegirten dem Unternehmen günstig, was so viel sagen will, dass Subventionen von Bern, Waadt, Freiburg und wohl auch von Genf in Aussicht stehen. Die Eidgenossenschaft kann laut Bundesbeschluss nicht mehr als die zugesagten 4 500 000 Frcs. leisten. Von Italien ist nichts zu erwarten, vielmehr wird die Jura-Simplonbahn auch noch den Bau der Italienischen Zufahrtslinie an die Hand nehmen müssen. Es wird daher noch bedeutende Mühe und Arbeit kosten, bis der Finanzplan definitiv festgestellt werden kann.

Der Verwaltungsrath der Jura-Simplonbahn war auf den 12. d. Mts. zur Sitzung nach Bern geladen. Von den Traktanden sind hervorzuheben: Kredite für Vermehrung des Wagenparks und Vertrag, betreffend den Simplondurchstich, und Erneuerung der Ende Dezember dieses Jahres auslaufenden Konzession. Der Bundesrath hatte die Gesellschaft aufgefordert, beförderlichst 52 Personenwagen zu bestellen, um bis 1898 alle alten Kupeewagen zu ersetzen und den Minimalbestand des Wagenparks (exklusive Brünig) bis 1896 auf 29 Plätze für 1 km zu bringen. Die Direktion legte dem Verwaltungsrath ein Ausführungsprogramm vor, welches die Bestellungen von 104 Wagen auf 5 Jahre vertheilt. Das Programm wurde genehmigt und der nöthige Kredit eröffnet. Ausserdem genehmigte der Verwaltungsrath die Ausgabe von 12 700 Frcs. für Einrichtungsarbeiten für die Bahnhöfe von Gilly, Rolle und Perroy, welche sich namentlich diesen Herbst bei der reichen Weinernte als gänzlich ungenügend erwiesen haben. Endlich wurden die Unterhandlungen genehmigt, die zum Vertragsentwurf mit der Société d'entreprise du Tunnel du Simplon, Brandt, Brandau & Cie. geführt haben, und welche Unternehmergesellschaft sich verpflichtet, für den Pauschalpreis von 54 500 000 Frcs. einen ersten eingeleisigen Tunnel von etwa 19 730 m Länge und eventuell einen zweiten Paralleltunnel für den Pauschalpreis von 15 000 000 Frcs. zu erstellen. Dieser Vertrag bindet die Unternehmer bis 1895. In der Zwischenzeit sollen die Unterhandlungen mit den betheiligten Staaten stattfinden. Die Trasse entspricht derjenigen des Projekts vom Jahre 1892. Die Direktion wurde also vom Verwaltungsrath ermächtigt, in weitere Unterhandlungen zu treten. Der Bundesrath hatte die Eidgenössischen Vertreter im Verwaltungsrath der Jura-Simplonbahn beauftragt, für den Vertrag, betreffend Simplondurchstich, zu stimmen. Im Bundesrathhaus glaubt man nicht, dass der Simplontunnel der Gotthardbahn eine gefährliche Konkurrenz machen werde.

Ferner ratifizirte der Verwaltungsrath der Jura-Simplonbahn einen Vertrag, wonach die Jura-Simplonbahn den Betrieb der Linie Yverdon-St. Croix übernimmt, bei gemeinsamer Benutzung des Bahnhofs Yverdon durch beide Linien.

Es wurde vor einiger Zeit mitgetheilt wie der Umstand, dass der Bahnhof Genf einer Französischen Bahngesellschaft gehört und welche dort hauptsächlich nur Französisches Personal beschäftigt, zu Reibereien zwischen Franzosen und Schweizern geführt hat. Nunmehr hat die Sache eine glückliche Lösung gefunden. Laut einem Vertrage zwischen Genf und der Eisenbahngesellschaft Paris-Lyon-Mediteranée tritt die Gesellschaft dem Staate Genf das Eigenthumsrecht auf die auf Schweizerischem Boden liegende Strecke Genf-La Plaine auf 1. Januar 1894 ohne Entschädigung ab, unter der Bedingung, dass sie den Betrieb bis zum Ablauf der Konzession behalte und dass keine weiteren Schwierigkeiten bezüglich ihrer Verbindung mit den Schweizer Bahnen gemacht werden. Die Gesellschaft bezahlt auch in Zukunft die Auslagen für die Unterhaltung der Bahn und bezahlt aus dem Ueberschuss jährlich eine Summe zur Amortisation des Baukapitals. Der Bahnhof von Cornavin bleibt Endstation und wird Eigenthum der Jura-Simplonbahn. Allfällige Reparaturen werden durch beide Gesellschaften bestritten. Die Kosten der Vergrösserung bezahlt der Staat allein. Das dafür nöthige Kapital sammt Zinsen wird durch beide Gesellschaften vor Ablauf der Konzessionen in Jahresrenten zurückbezahlt. Auf 16. Oktober d. J. hat die Direktion der Jura-Simplonbahn Delegirte nach Genf entsendet, um dort mit den Vertretern dieser Stadt über diese Besitzänderung des Bahnhofs Cornavin zu konferiren.

Gotthardbahn.

Zwischen der Verwaltung der Gotthardbahn und dem Schweizerischen Eisenbahndepartement wurde eine Vereinbarung, betreffend den Erneuerungsfonds, getroffen, welche für die Dividendenerträgnisse der Bahngesellschaft von Wichtigkeit ist, indem eine erhebliche Summe zur Erhöhung der Erträgnisse disponibel wird. Im Jahre 1892 wurden dem Erneuerungsfonds 554 056 Frcs. von einer Bruttoeinnahme von 13 851 411 Frcs. zugewiesen. 240 444 Frcs. gleich 1 000 Frcs. für 1 km eigene Bahn, 206 391 Frcs. Zinsen des Erneuerungsfonds, zusammen 1 000 891 Frcs. Der Bundesrath hat nun genehmigt, dass von diesem Jahre an nur noch die Hälfte der bisherigen Rückstellungen zu erfolgen hat. Da der Erneuerungsfonds z. Zt. 5 500 000 Frcs. beträgt, so würden sich für das laufende Geschäftsjahr dieselben auf etwa 277 028 Frcs. gleich 2 % der Bruttoeinnahmen, etwa 120 222 Frcs. gleich 500 Frcs. für 1 km, zusammen 397 250 Frcs. stellen, die nun den Aktionären zur Verfügung gestellt werden können.

Thunerseebahn.

Man spricht von Fusionsunterhandlungen zwischen Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienzersees. Sollten dieselben, was wahrscheinlich ist, nicht mit der Fusion endigen, so würden Unterhandlungen mit der Centralbahn eingeleitet behufs Uebernahme des Betriebs der Thunerseebahn.

Aus Frankreich.

Betriebseröffnungen.

1. Die „Compagnie française des chemins de fer à voie étroite" ist durch Erlass des Präfekten der Loire Inférieure vom 26. August d. J. ermächtigt worden, die Lokalbahn Nantes-Légé dem Betriebe zu übergeben.

2. Die Westbahn hat am 24. September d. J. die Schmalspurbahn (1 m) Guingamp-Carhaix (54 km) mit den Zwischenstationen Mousterus Bourbriac, Pont Melvez, Plougonver, Callac und Carnoët Locarn dem Personen- und Güterverkehr übergeben; der Betrieb wird durch die „Société générale des chemins de fer économiques" geführt.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

Für gemeinnützig sind erklärt worden:

1. Durch Erlass vom 16. September d. J. die mit 1 m Spurweite herzustellende, für Personen- und unter Umständen auch für Güterverkehr bestimmte Strassenbahn von Bordeaux nach dem Dorfe le Vigean, die der „Compagnie du tramway de Bordeaux (Bouscat) au Vigean" auf 50 Jahre ohne Staatsbeihilfe konzessionirt ist. Die Beförderung der Züge, von denen täglich 20 in jeder Richtung abzulassen sind, geschieht bei einer Jahreseinnahme bis zu 30 000 Frcs. durch Pferde und hat bei einer höheren Einnahme auf mechanischem Wege zu erfolgen.

2. Durch Erlass vom 18. September d. J. die mit 1,44 m Spurweite herzustellende, nur für Personenverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von Neuilly (Porte Maillot) über la Garenne, Bezons und Houilles nach Maisons Lafitte nebst Zweigbahn la Garenne-Colombes, die einer aus den Gemeinden Bezons, Houilles, Sartrouville und Maisons Lafitte gebildeten Genossenschaft ohne Staatsbeihilfe konzessionirt und von dieser an die „Compagnie des voies ferrées de la banlieue de Paris" weiter vergeben ist. Täglich sind wenigstens 12 Züge abzulassen, deren Fahrgeschwindigkeit in den Ortschaften 8 bis 10 km, auf freiem Felde 18 bis 20 km in der Stunde nicht übersteigen darf. Eine Verstaatlichung der Bahn ist jederzeit vorbehalten.

Die Strassenbahnen von Lyon.

Die Zeitschrift: „La voie ferrée" entnimmt dem Bericht des Präfekten des Rhonedepartements an den Generalrath über den gegenwärtigen Stand der Strassenbahnfrage für Lyon folgendes:

1. Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung vom Bahnhof Perrache nach dem Bahnhof les Brotteaux mit Verlängerung bis zum Park von la Tête d'Or. Die Konzession für diese Linie besass die „Compagnie Lyonnaise de tramways et chemins de fer à voie étroite", welche ihre Zahlungen einstellen musste und ihr gesammtes Vermögen der „Compagnie Lyonnaise de tramways" übertrug. Diese Uebertragung kann indessen nicht als endgültig betrachtet werden; denn sie wird von einer zahlreichen Gruppe von Antheilhabern lebhaft angegriffen und durch die Gerichte zum Austrag gebracht werden. Bis zur gerichtlichen Lösung sucht sich die neue Gesellschaft auf dem Verwaltungswege an die Stelle der älteren setzen zu lassen; ihr bezügliches Gesuch ist vom Generalrath in der Sitzung vom 21. April d. J. günstig aufgenommen worden.

2. Elektrische Strassenbahn vom Bahnhof les Dombes nach dem Bahnhof Perrache und der Casimir Périerstrasse. Der Gemeinderath hatte auch diese mit 1 m Spurweite herzustellende Linie der „Compagnie Lyonnaise de tramways et chemins de fer à voie étroite" konzessionirt, doch befindet sich die Angelegenheit wegen der Zahlungseinstellung der Gesellschaft noch in der Schwebe.

3. Strassenbahn Lyon-Brignais mit Fortsetzung unter Umständen nach Givors und Rive de Gier. Die Militärbehörde hat die Ausführung der Strecke Lyon-Brignais ohne Vorbehalt, diejenige der Fortsetzung aber nur bedingungsweise gutgeheissen. Die Ertheilung der Konzession steht dem Staate zu, doch hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Untersuchung der Gemeinnützigkeit noch nicht gestattet.

4. Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von Lyon nach Villeurbane-Cusset. Das Recht zur Konzessionsertheilung gehört dem Staat; die Untersuchung der Gemeinnützigkeit hat vom 21. Februar bis 20. März d. J. stattgefunden und günstige Ergebnisse gezeitigt; über die Gemeinnützigkeit einer Zweigbahn nach Croix Luiset ist die Untersuchung eingeleitet.

5. Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von Lyon nach la Côte-Saint André. Die Konzession dieser Linie ist vom Generalrath der „Compagnie des chemins de fer économiques du Nord" (Gesellschaft Empain und Genossen) ertheilt. Der mit bezüglicher Vollmacht ausgestattete Departementsausschuss hat in der Sitzung vom 24. Juni d. J. das Bedingnissheft und den Vertragsentwurf genehmigt; diese wurden alsdann dem Minister der öffentlichen Arbeiten zum Zweck der Gemeinnützigkeitserklärung übergeben.

Kohlenverbrauch der Französischen Eisenbahnen.

Nach dem „Journal des transports" haben die Französischen Eisenbahnen im Jahre 1892 für 51 250 625 Frcs. Kohlen verbraucht; davon entfallen 15 670 609 Frcs. auf die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, 10 000 000 Frcs. auf die Orléansbahn, 8 976 910 Frcs. auf die Nordbahn, 7 143 444 Frcs. auf die Westbahn, 7 069 040 Frcs. auf die Ostbahn und 2 390 622 Frcs. auf die Staatsbahn.

Neue Schnellzuglokomotive der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Um die Fahrtdauer der Schnellzüge zwischen Paris und Marseille (863 km) von $14^1/_2$ auf 11 Stunden ermässigen zu können, hat die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn nach dem „Journal des transports" eine neue Lokomotive in Dienst gestellt, die einschl. der Aufenthalte eine Fahrgeschwindigkeit von 80 km in der Stunde entwickeln soll. Diese Lokomotive ruht vorn auf einem Traggestell, um grössere Festigkeit zu erhalten, das Geleise weniger abzunutzen und das Einbiegen in Krümmungen zu erleichtern. Zur Entwickelung der grossen Schnelligkeit bedurfte sie reichlicher Dampferzeugung und grösserer Kraftaufspeicherung; zu diesen Zwecken hat sie eine grosse Rostfläche, einen grossen Feuerraum, gewaltige Heizflächen, einen sehr grossen Kesselraum und sehr hohen Anfangsdruck (15 kg) erhalten. Die Heizfläche hat man durch Wahl von Röhren mit inneren Rippen, die sich in der Marine und im Gewerbebetriebe bewährt haben, wesentlich vergrössert und sie im ganzen von 120 auf 148 Geviertmeter gebracht. Der Durchmesser des Kessels ist um 6 cm und dadurch auch sein Fassungsraum etwas vergrössert; daraus ergibt sich ein bedeutender Gewinn an verfügbarer Kraftmenge und, um davon in der gleichen Zeit mehr verbrauchen zu können, hat man auch den Durchmesser der Hochdruckcylinder auf 34 cm vergrössert; diese liegen zwischen den Rädern des Traggestells unter der Lokomotive und treiben die erste Triebachse. Die grossen Dampfspannungscylinder haben 54 cm Durchmesser, liegen aussen und treiben die zweite, hinter der Feuerbüchse liegende Triebachse. Beide Triebachsen sind durch eine Kuppelstange verbunden; die Triebräder haben den gewöhnlichen Durchmesser von 2 m. Das Dienstgewicht beträgt nur 48 t, das Reibungsgewicht etwas über 30 t; jede Achse des Traggestells trägt etwas weniger als 9 t. Die im Mai d. J. zwischen Paris und Dijon (314 km) ausgeführte Probefahrt erforderte bei einem Aufenthalt von 5 Minuten in Laroche 4 Stunden Fahrzeit, sodass eine Reisegeschwindigkeit von 78,5 km in der Stunde entwickelt wurde.

Finanzielle Lage der Französischen Eisenbahnen in 1892.

Nach dem „Journal des Actionnaires" haben die 6 grossen Französischen Eisenbahngesellschaften im Jahre 1892 420 153 Schuldverschreibungen ausgegeben und dafür 191 020 388,80 Frcs. erzielt; dagegen haben aber die Gesellschaften 92 896 500 Frcs. zurückgezahlt und damit 177 290 Schuldverschreibungen getilgt. Die Vertheilung auf die einzelnen Gesellschaften zeigt die folgende Uebersicht:

Eisenbahn	Ausgabe			Tilgung	
	Anzahl der Schuldverschreibungen	Gesammtbetrag der Schuldverschreibungen Frcs.	Durchschnittlicher Ertrag der Schuldverschreibungen Frcs.	Anzahl der Schuldverschreibungen	Gesammtbetrag der Schuldverschreibungen Frcs.
Ostbahn	82 765	37 038 165,15	447,51	26 262	13 463 875
Südbahn	15 802	7 182 653,33	454,39	15 764	7 882 000
Nordbahn	64 048	29 108 500,70	454,48	21 587	10 793 500
Mittelmeerbahn .	80 854	36 805 290,00	455,21	59 677	32 420 375
Orléansbahn . . .	111 772	51 115 000,00	457,32	28 668	14 427 000
Westbahn	64 912	29 770 779,62	458,66	25 332	13 909 750

Die Südbahn hat demnach bereits einen grösseren Betrag zurückgezahlt, als sie durch die Ausgabe neuer Schuldverschreibungen erzielt hat; ebenso übersteigt bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn der Gesammtbetrag der Ausgabe denjenigen der Tilgung nur um etwa 4 Millionen. Ueberhaupt scheint sich in einigen Jahren ein solches Verhältniss anbahnen zu wollen, dass die jährlichen Rückzahlungen den Betrag der neu ausgegebenen Schuldverschreibungen bei allen Gesellschaften übersteigen werden. Dies wird einleuchten, wenn man die folgende Uebersicht, welche den Gesammtbetrag der Ausgabe und Tilgung in den Jahren 1884 bis 1892 vor Augen führt, vergleicht:

Jahr	Ausgabe	Tilgung	Jahr	Ausgabe	Tilgung
1884	493 542 000	65 067 100	1889	232 519 000	84 437 000
1885	282 127 000	70 161 400	1890	198 878 000	88 454 000
1886	335 972 000	73 988 700	1891	151 094 000	91 404 000
1887	168 230 000	77 581 000	1892	191 020 000	95 644 200
1888	178 390 000	79 747 900			

Nimmt man den Durchschnitt der ersten 6 Jahre (1884 bis 1889) und denjenigen der letzten 3 Jahre (1890—1892), so findet man, dass die Ausgaben von Schuldverschreibungen von 275 auf 180 Millionen zurückgegangen sind, während die Tilgungen von 75 auf 92 Millionen stiegen. Die Eisenbahnen beanspruchten daher während der letzten 3 Jahre durchschnittlich jährlich 95 Millionen weniger vom Geldmarkt und führten ihm dagegen 17 Millionen mehr zu — ein Umstand, der auf den Werth der Schuldverschreibungen nur günstig einwirken konnte. Von 1885—1892 konnten die Eisenbahnen daher trotz mancher politischer und finanzieller Beunruhigungen 4 355 965 Schuldverschreibungen ausgeben und dafür 1 758 Millionen dem Geldmarkt entziehen, ohne das Steigen der Französischen Rente oder die Mittel für die finanziellen Bedürfnisse des Staates zu beschränken.

Ermässigte Obsttarife.

Um die reiche Obsternte namentlich in der Normandie nutzbar zu machen, hat die Westbahn mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten bis auf weiteres einen ermässigten Tarif für Aepfel und andere zur Obstweinbereitung bestimmte Früchte eingeführt, der bei Entfernungen von 100—300 km 3 Cts. (statt 6 Cts.), bei Entfernungen von 301 bis 400 km 2 Cts. (statt 5 Cts.) und bei Entfernungen von 401 bis 800 km 1,5 Cts. (statt 4 Cts.) für das Tonnenkilometer beträgt. Im Anschluss daran haben die West-, Nord- und Orléansbahn einen ermässigten Verbandstarif für Wagenladungen von 5 000 kg eingeführt.

Ermässigte Weintarife.

Gegenwärtig besitzt in Frankreich jede Eisenbahngesellschaft für Weinsendungen einen besonderen Tarif mit besonderen Sätzen, eigenen Bedingungen und anderen Nebengebühren, wodurch bei einer Beförderung auf weite Strecken die Einfachheit nnd meistens auch die Billigkeit beeinträchtigt wird. Um Abhilfe zu schaffen, haben nach dem „Journal des transports" die Orléans-, Mittelmeer-, Süd-, West-, Grosse sowie Kleine Gürtel- und die Staatsbahn (die Ost- und Nordbahn sind am Weinverkehr nicht betheiligt) dem Minister der öffentlichen Arbeiten einen Verbandstarif zur Genehmigung unterbreitet, der ausschliesslich auf Getränke anwendbar ist und sich von den gegenwärtigen hauptsächlich in 2 Punkten unterscheidet. Zunächst ersetzt er die sehr grosse Anzahl

fester Preise durch dreifach abgestufte Tarifsätze, die von irgend einer Station nach jeder anderen gelten, aber erst bei einer Mindestentfernung von 300 km in Kraft treten und sich zwischen 300 und 360 km von 10 zu 10 km, zwischen 360 und 1 500 km von 20 zu 20 km abstufen. Demnach würde die Fracht für das Tonnenkilometer sich berechnen:

bei einer Entfernung von km	für Klasse I Cts.	für Klasse II Cts.	für Klasse III Cts.
300	9,3	9,3	7,7
500	7,4	7,0	5,9
700	6,4	5,8	5,7
1 000	4,8	4,4	3,8
1 500	3,5	3,2	2,9

Ausserdem ist ein fester Tarifsatz von 28 Frcs. die Tonne für Wein in Fässern bei Aufgabe von 8 000 kg von allen Stationen der Südbahn nach Paris eingeführt. Zwei der bisherigen Ausnahmetarife, die billigere Sätze als der vorgeschlagene Tarif enthalten, sind aufrecht erhalten worden. In die I. Klasse gehören Alkohol, Branntwein, Phlegma, Rum, Zuckerbranntwein, Sprit, geherbstete Trauben, Wermuthwein und Traubenwein in Fässern ohne Rücksicht auf das Gewicht der Sendung. Die II. Klasse umfasst Apfel- und Birnenwein in Fässern ohne Rücksicht auf das Gewicht der Sendung und ausserdem die Waaren der Klasse I bei Aufgabe von 5 000 kg.

Dieser Verbandstarif, der zunächst den neu zusammengesetzten Landes-Eisenbahnrath beschäftigen wird, erfährt zahlreiche Einwendungen, weil man ihm die Umstürzung der geographischen Entfernungen vorwirft.

Aus England.

Der Tinleytunnel

der Dore- und Chinleyerweiterung der Mittellandbahn, welche 5,5 km lang ist, ist soweit fertig gestellt, dass die Strecke in allernächster Zeit eröffnet werden dürfte. Der Tunnel ist nach dem Severntunnel der längste in England; er hat 8,2 m lichte Weite und 6,1 m lichte Höhe über den Schienen. Wegen der bedeutenden Tieflage des Tunnels unter dem Gelände hat man Betriebsschächte nur auf dem ersten Kilometer anlegen können; auf der übrigen Strecke ist ausser einem grossen Luftschacht kein anderer Zugang von oben geschaffen worden. Trotz der zahlreichen Quellen, welche angebohrt wurden, ist der Tunnel doch recht trocken. Alle 4,6 m befinden sich auf jeder Seite Abflussöffnungen im Mauerwerk zur Entwässerung des Gewölberückens; dieselben sind mit einer mittleren Rösche verbunden. Alle 20 m sind auf jeder Seite Nischen angelegt.

Der Luftschacht ist 230 m tief und liegt etwa 20 m seitlich vom Tunnel.

Die in Betrieb zu nehmende Bahnstrecke, deren Länge 30 km beträgt, ist ausgeführt worden, um die Verbindung zwischen Liverpool und Manchester einerseits und Sheffield andererseits abzukürzen, um der Manchester, Sheffield und Lincolnshirebahn erfolgreichen Wettbewerb zu bieten. Es werden etwa 50 km Länge gespart. Von der neuen Bahn liegen annähernd 10 km in Tunneln.

Die Theerölfeuerung auf der Ostbahn

gewinnt immer mehr an Ausdehnung, namentlich auch infolge des noch immer nicht beendeten grossen Kohlenstreiks, der die Kohlenpreise ausserordentlich in die Höhe getrieben hat. Die Theerölfeuerung ist von dem Maschineningenieur der Ostbahn, Holden, 1886 eingeführt worden, um mit den bei der Fettgasbereitung gewonnenen Rückständen aufzuräumen. Gegenwärtig werden 25 weitere Lokomotiven mit der Feuerung ausgerüstet.

Eine Schnellzuglokomotive neuer Bauart

wird gegenwärtig hergestellt, welche für die Beförderung der Nordbahn-Eilzüge zwischen London und Edinburg benutzt werden soll. Die Lokomotive ist von Reynolds entworfen und soll auf waagerechten Strecken mit einer Geschwindigkeit von nicht weniger als 160 km in der Stunde fahren, so dass die ganze Strecke London-Edinburg, statt wie bisher in $8^3/_4$ bis 9 Stunden, künftig in 6 Stunden zurückgelegt würde, und zwar ohne Zwischenaufenthalte. Die Maschine soll 2 000 PS. entwickeln; die Triebräder sollen 3,66 m Durchmesser, die Cylinder der Dampfmaschine 1 016, 712 und 330 mm Durchmesser bei 760 mm Hub erhalten. Der Kesseldruck ist zu 14,1 Atm. in Aussicht genommen. Vor und hinter dem grossen Triebrade befindet sich ein 6 rädriges Drehgestell mit 1,53 m grossen Rädern. Die Maschinen befinden sich an der einen, der Kessel an der anderen Seite der Triebachse. Ein besonderer Tender ist nicht vorgesehen; das Wasser wird in einem unter dem Maschinenraum befindlichen Behälter mitgeführt.

Nähere Mittheilungen über diese Lokomotive, welche bei Dubbs & Co. gebaut wird, bleiben abzuwarten. Es scheint aber, als ob man demnächst wieder ein artiges Wettrennen zwischen London und Schottland erleben wird, gegen welches das vom Jahre 1888 nur ein Kinderspiel war. Es ist den Engländern, nach den Aeusserungen der Presse zu urtheilen, schmerzlich, inzwischen von den Amerikanern in der Fahrgeschwindigkeit überflügelt worden zu sein und sie sehnen den Tag herbei, an dem die Scharte ausgewetzt sein wird.

Aus Nordamerika.

Die Newyorker Schnellverkehrsfrage,

über die früher in dieser Zeitung eingehend berichtet wurde, scheint jetzt weiter als je von der Lösung entfernt zu sein. Am 15. August d. J. haben die Direktoren der Hochbahnen die Vorschläge des Schnellverkehrsausschusses über eine Erweiterung ihrer Linien abgelehnt und ihre Ungeneigtheit kundgegeben, beim jetzigen Stande des Geldmarkts wesentliche Aenderungen an ihren Linien vorzunehmen. Der Schnellverkehrsausschuss hat nach dem ablehnenden Bescheide der Eisenbahndirektoren sofort beschlossen, alle Verhandlungen mit den Hochbahnen abzubrechen und dem Plane unabhängiger Linien weiter nachzugehen. Jetzt hat der Ausschuss Hochbahnen ins Auge gefasst und wird nach dem Misserfolge, den der Plan für eine Untergrundbahn im vergangenen Winter erlitten hat, daran auch wohl festhalten, obwohl die Einzelheiten der Anlage noch völlig dahinstehen. Es ist ein unglückliches Zusammentreffen, dass die finanzielle Krisis gerade jetzt zu einer Zeit hereingebrochen ist, wo alle anderen Umstände für die Anlage eines Schnellverkehrsbahnnetzes durch die bestehende Hochbahngesellschaft nicht ungünstig lagen. Bis bessere Zeiten eintreten, wird jetzt wohl keine andere Gesellschaft daran denken, die Sache zu betreiben. Auch der Gedanke, die neuen Linien mit städtischem Gelde zu bauen, dürfte kaum Beifall finden.

Der Ausschuss dürfte im übrigen folgende Linien zunächst in Betracht ziehen:

Eine Linie vom Battery Place bei der West Street ausgehend, welche die West Street entlang bis zur West 11th Street geführt ist, der letzteren bis zur 7. Avenue, der 7. Avenue bis zur 45. Strasse, dem Broadway und dem Boulevard bis zur 170. Strasse, dem Kingsbury Road bis zu seinem Schnittpunkt mit der 10. Avenue bei der 216. Strasse folgt; dem Harlemfluss-Schiffskanal und Spuyten Duyvil Creek östlich vom Zuge des Broadway kreuzt; sich dann nach dem Broadway bei dem Schnittpunkt mit der Riverdale Avenue wendet und dem Broadway bis zur Stadtgrenze folgt.

Eine zweite Linie soll in Church Street bei Murray Street anfangen, der Church Street bis Lispenard Street folgen, über Privateigenthum nach der Canal Street gehen, diese kreuzen, die Wooster Street und University Place entlang bis Clinton Place gehen, diese bis zur 6 Avenue verfolgen, letztere kreuzen, der Greenwich Avenue bis zum Vereinigungspunkt mit der 7. Avenue und 11. Strasse folgen und dann an die andere Bahn anschliessen.

Unfälle auf den Nordamerikanischen Eisenbahnen.

Der Vorsteher der Abtheilung für Unfall und Versorgung der Baltimore und Ohiobahn, welche die Fürsorge für zu Schaden gekommene Bedienstete zum Zweck hat, Mr. Barr, hielt auf dem Eisenbahnkongress in Chicago, der auf der Ausstellung abgehalten wurde, am 23. Juni d. J. einen bemerkenswerthen Vortrag über „die Pflicht der Bahngesellschaften gegen ihre Beamten“, in dem er auch auf die Ausdehnung der Unfälle zu sprechen kam. Die Zahlen, welche er offenbarte, sind geradezu erschütternd. Es gibt nach den Zusammenstellungen des Bundes-Verkehrsamtes in den Vereinigten Staaten 700 000 Bahnbedienstete. Ueber die Zahl der Verletzten und Getödteten werden von den Bahnen im allgemeinen keine genauen Aufzeichnungen geführt, mit Ausnahme von 5 grossen Gesellschaften, welche die Tödtungen und Verletzungen auch nach ihren Ursachen genau zusammenstellen. Es sind dies die Pennsylvanische, die Pennsylvanische Gesellschaft westlich von Pittsburg, die Chicago, Burlington & Quincy, die Philadelphia & Reading und die Baltimore & Ohiobahnen. Mr. Barr nimmt nun an, dass die Unfälle der anderen Bahnen denen der genannten Linien etwa gleich sind. Unter dieser Voraussetzung ergibt sich, dass die Zahl der Verletzten auf allen Bahnen 24 % aller darauf Beschäftigten ausmacht, oder rund 168 000 Mann. Mehr Mannschaften verliert eine grosse Armee in einem blutigen Feldzuge nicht.

Von den Tödtungen kommen 36,2 % auf die Handhabung von Kuppelungen mit Vorsteckbolzen und der Handbremsen,

21 % auf Zusammenstösse und Zugunfälle im allgemeinen, 16,7 % wurden überfahren, 10,5 % von Wagen erfasst und 5,4 % von Bahnüberführungen getroffen. Der Rest der Tödtungen, 10,2 %, ist auf verschiedene andere Ursachen zurückzuführen. Von den Verletzungen kommen 23,9 % auf An- und Abkuppeln und Bedienung der Handbremsen, 31,9 % auf die Handhabung von Werkzeugen und Materialien, 9,8 % verletzten sich durch Fallen im Dienst, 6,1 % durch verschiedene andere Umstände, 5,4 % beim Auf- und Absteigen von Zügen, 4,9 % wurden von fremden Gegenstände erfasst. 18 % der Verletzungen sind auf anderweite Ursachen zurückzuführen.

Ein grosser Theil der Unfälle fällt den Bediensteten selbst zur Last. Persönliche Nachlässigkeit, vielfach herrührend aus dem Vertrautsein mit der Gefahr, hauptsächlich aber der übermässige Genuss geistiger Getränke, ferner die Nichtbeachtung der Ruhezeit, Unzufriedenheit und Interesselosigkeit verschulden einen grossen Theil der Unfälle.

Shaylokomotive auf der Chicagoer Weltausstellung.

Für Schleppbahnen, die namentlich zum Holztransport aus den grossen Waldungen nach den Sägemühlen dienen, kommen in den Vereinigten Staaten seit einer Reihe von Jahren Lokomotiven Shay'scher Bauart zur Anwendung, die mittelst Kegelradvorgelegen betrieben werden. Eine derartige Lokomotive von 36 t Dienstgewicht befindet sich auf der Chicagoer Ausstellung. Die Maschine wird von zwei kleinen, verhältnissmässig weit auseinander liegenden Drehgestellen getragen, deren vorderes den Vordertheil des Kessels und deren hinteres den Tender trägt, während der zwischen Kessel und Tender eingeschaltete Führerstand auf dem durchlaufenden Rahmen zwischen den Gestellen ruht. An der rechten Seite der Lokomotive liegt in Höhe der Radachsen durchlaufend eine aus 4 gelenkartig verbundenen Theilen zusammengesetzte Treibachse, welche von drei hinter dem Führerstande rechtsseitig der Lokomotive angeordneten Dampfcylindern, die nahezu senkrecht stehen, in Umdrehung versetzt wird und zu diesem Zwecke dreimal gekröpft ist. Die Kröpfungen sind um je 60° versetzt. Auf die der Welle zugekehrten Radflächen sind Kegelräder zentrisch aufgelegt, die in Eingriff mit vier auf der Triebwelle aufgekeilten Zahnrädern stehen.

Ueber die Leistungsfähigkeit der Lokomotive ist nichts angegeben. Allgemein ist indess zu bemerken, dass derartige Maschinen für Bahnen verschiedenster Spur und demgemäss auch in den verschiedensten Grössen hergestellt werden; ihr Gewicht schwankt zwischen 10 und 80 t. Sie überwinden je nach ihrer Bauart Steigungen bis 1 : 10 und selbst darüber und Krümmungen bis zu 15 m Halbmesser. Eine früher im „Railway Engineer" besprochene Lokomotive von 80 t Dienstgewicht nach Shay's Bauart vermochte angeblich Lasten von 100 t in Steigungen von 1 : 10 zu ziehen.

Die Lokomotiven werden von der Lima Locomotive and Machine Works, Lima, Ohio, hergestellt und bis jetzt sollen mehrere Hunderte solcher Maschinen in Dienst gestellt worden sein.

Eisenbahnunglück auf der Boston- und Albanybahn.

Der in östlicher Richtung fahrende Personenzug Nr. 16 der Boston- und Albanybahn brach am 31. August d. J. durch die 2,5 km von Chester in Massachusetts gelegene Willcuttsbrücke. 9 Reisende und 4 Zugbedienstete blieben todt und 25 Reisende und 3 Bedienstete wurden verletzt. Einer der verletzten Bediensteten starb noch nachträglich. Die Lokomotive gelangte über die Brücke an das östliche Ufer, stürzte dann aber den Damm hinunter, der Tender und die 4 ersten Wagen — 1 Buffetwagen und 3 Wagner'sche Schlafwagen — fielen in den Westfieldfluss, die 3 letzten Wagen — gewöhnliche Personenwagen — blieben am westlichen Ufer. Das Vorderende des ersten dieser 3 Wagen war gänzlich eingedrückt. Die ins Wasser gestürzten Wagen wurden völlig zerschmettert.

Die Brücke war 1874 gebaut und hatte 2 Oeffnungen von 31,7 und 33,5 m Spannweite mit eisernen Ueberbauten. Die Fahrbahn war kürzlich verstärkt worden, um der Last stärkerer Lokomotiven gewachsen zu sein; zur Zeit des Unfalles war man mit dem Verstärken der Obergurte beschäftigt, die Arbeiter hatten indess kurz vor dem Ereigniss die Baustelle verlassen. Als Ursache des Einsturzes wird angesehen, dass man die Obergurte zum Zwecke der Anfügung von Verstärkungsplatten geschwächt hatte; wie die Zeitungen berichten, hatte man eine grosse Zahl Bolzen herausgenommen und nicht wieder eingezogen. Wenigstens eine Gurtplatte hatte man entfernt. Der Bericht der Staatseisenbahn-Kommissare, der volles Licht über die Sachlage verbreiten dürfte, bleibt noch abzuwarten. Der Vorfall ist um so mehr zu bedauern, als die Boston- und Albanygesellschaft wegen der Fürsorge, die sie auf die Instandhaltung und die Verstärkung ihrer Brücken verwendet, bekannt ist. Anscheinend hat sich im vorliegenden Falle die Gesellschaft auf den Unternehmer verlassen; dieser übergab die Arbeit einem unfähigen Aufseher, der sich wiederum auf die Aufsicht der Gesellschaftsbeamten verliess.

Eine neue Dampferlinie zwischen Nordamerika und Liverpool.

Eine neue Dampferlinie im Anschluss an die Chesapeake und Ohiobahn hat am 9. September d. J. ihre Fahrten zwischen Newport News und Liverpool aufgenommen. Auf Anregung von Bahnbeamten hat eine Englische Gesellschaft die „Chesapeake & Ohio Steamship Co." mit einem Kapital von 4 Millionen Mark und 3 Millionen in 5 % Schuldverschreibungen gegründet. Die Bahngesellschaft zeichnete 2,4 Millionen Mark. Im vorigen Jahre wurde der Bau von 6 Schiffen verdungen; von diesen sind 3, der „Appomattox", „Greenbrier" und „Chikahominy" in West Hartlepool in England gebaut; sie haben 105 m Länge und fassen 5 000 t; sie sind für den Transport von 550 Stück Vieh eingerichtet. Die 3 anderen Schiffe werden in Linthouse am Clyde bei Glasgow gebaut. Sie führen die Namen „Rappahannock", „Shenandoah" und „Kanawha". Sie sind 113 m lang, jedes fasst 6 785 t und 770 Stück Vieh. Der „Rappahannock" und „Appomatox" sind bereits in See gegangen. Wöchentlich soll ein Schiff von Newport News abgehen, so dass zu einer Hin- und Rückfahrt 6 Wochen gebraucht werden.

Die Zahl der Ausstellungsbesucher in Chicago, soweit dieselben Eintrittsgeld bezahlt haben, betrug bis zum 1. September d. J. 10 Millionen. Im August war die Zahl der Besucher 3 Mal so gross wie im Mai und um etwa 40 % grösser als im Juni und Juli. In der letzten August- und ersten Septemberwoche gingen täglich über 150 000 Personen in die Ausstellung und wenn der Besuch im Laufe des September und Oktober noch etwas gestiegen sein sollte, so dürfte sich die Zahl der Besucher auf insgesammt 20 Millionen stellen.

Aus Süd- und Mittelamerika.

Argentinien.

Die Cordoba Central railway erzielte im Jahre 1892 auf ihrer Stammlinie (128,5 Meilen) eine Betriebseinnahme von 911 898 D. und auf der Central Northernlinie (549,5 Meilen) eine solche von 2 650 336 D.; davon blieb für erstere ein Reinertrag von 235 061 D., für letztere ein solcher von 549 228 D. nach Bestreitung der Betriebsausgaben übrig. Da aber die Regierung trotz ihrer Verpflichtung, die 5 % Zinsengewähr für das Anleihekapital der Central Northernlinie halbjährlich in Gold zu zahlen, nichts bezahlt hat, so konnte kein Gewinn vertheilt werden.

Die North-West Argentine railway (94 Meilen) hatte 1892 eine Einnahme von 49 541 £ (gegen 24 853 £ in 1891) und nach Abzug der Ausgaben einen Ueberschuss von 12 769 £ (gegen 1 624 £ Fehlbetrag in 1891); für das 1. Halbjahr 1893 hat sich der Ueberschuss im Verhältniss zum gleichen Zeitraum 1892 sogar vervierfacht. Zur Vermehrung des Fahrparks wurde eine neue Anleihe von 10 440 £ aufgenommen. Mit der San Cristobal and Tucuman railway ist ein Abkommen über die Theilung des Verkehrs in Tucuman getroffen worden.

Bei der Buenos Ayres and Pacific railway (426 Meilen) haben sich die Betriebseinnahmen infolge gleichmässiger Steigerung des Personen- und Güterverkehrs von 2 898 861 Piastern in 1891 auf 3 185 097 P. in 1892 gehoben; der Reinertrag belief sich daher auf 714 481 P. (gegen 362 536 P. in 1891). Die schwebende Schuld hat sich von 184 746 £ Ende Juli 1892 auf 56 258 £ Ende Dezember 1892 ermässigt. Die zwischen Regierung und Gesellschaft schwebende Streitfrage über Bezahlung der Zinsengewähr wurde von einem Schiedsgericht zu Gunsten der Gesellschaft entschieden, doch hat die Regierung noch nichts bezahlt.

Da die wiederholten Verhandlungen zwischen einerseits den Englischen Schuldscheininhabern der „Western and Central colonies railways of Santa Fé" sowie der „Santa Fé and Reconquista railway" und andererseits der Compagnie française des chemins de fer de la province de Santa Fé, welche die mit dem Englischen Gelde (2 160 400 £) gebauten Linien betreibt, nicht zum Ziele geführt haben, so hat der Englische Gläubigerausschuss der Provinz Santa Fé den Vorschlag gemacht, dass die Französische Gesellschaft den Englischen Gläubigern einen gewissen Einnahmeantheil überlässt, während der Rest aus den allgemeinen Einkünften der Provinz gedeckt werden soll.

Um die reichen Erzschätze der Sierra de Famatina in der Provinz Rioja zu erschliessen, hat die Abgeordnetenkammer beschlossen, die Linie Dean Funes-Padquia (180 Meilen) um 100 Meilen bis Chilecito zu verlängern.

Die Société française des chemins de fer argentins, deren Linie San Cristobal-Tucuman (650 km)

sich seit 6. Juli 1892 vollständig im Betriebe befinden, hat den am 1. August d. J. fälligen Zinsschein ihrer Schuldverschreibungen nicht einlösen können, weil die Argentinische Regierung die versprochene Zinsengewähr nicht bezahlt hat. Auf Verlangen der Gesellschaft ist infolge dessen vom Handelsgericht der Seine am 25. Juli d. J. ein gerichtlicher Verwalter des Gesellschaftsvermögens bestellt worden.

Brasilien.

Der Staat Minas hat auf 50 Jahre die Konzession für eine Bahn von Ouro Preto an der Centralbahn über Pessanha nach Teophilo Ottoni, sowie für eine Linie von Santa Barbara über Ponte Nova und Manhuassa bis zur Grenze von Espiritu Santo in der Richtung auf Alegre nebst einer Landzone von 60 km und einer 30jährigen Zinsengewähr auf ein kilometrisches Anlagekapital von 50 000 Mrs. bewilligt. Die Sapucahy-Eisenbahn hat eine Zinsengewähr für ihre Hauptlinie unter der Bedingung erhalten, dass sie auf die Lavras- und Lambarey-Zweigbahnen sowie auf die Pouso Alegre-Verlängerung verzichtet. Der Muzambinho-Eisenbahn ist eine Zinsengewähr für die Linie Lavras-Grenze von Sao Paulo bewilligt worden.

Trotz der politischen Wirren sind die Einnahmen der Brazil Great Southern railway im Jahre 1892 nur um 45 £ gegen das Vorjahr zurückgeblieben. Der Reinertrag belief sich auf 4 769 £ und stellte 2 % des Vorzugskapitals dar; doch wurde von einer Gewinnvertheilung Abstand genommen und die verfügbare Summe den Rücklagen zugefügt, um daraus die geplanten Erweiterungen des Netzes auszuführen.

Uruguay.

Die North Western of Uruguay railway hatte 1892 eine Betriebseinnahme von 33 521 £ und nach Bestreitung der Betriebsausgaben einen Ueberschuss von 4 237 £, dem die Zinsengewähr der Regierung mit 24 768 £ hinzutrat. Nach Deckung der Lasten waren nur noch 5 125 £ (gegen 18 410 £ in 1891) verfügbar, weil bekanntlich die Zinsengewähr von 7 auf 3,5 % ermässigt ist. Von einer Gewinnvertheilung wurde Abstand genommen.

Chile.

Der Präsident Montt hat in seiner jüngsten Botschaft an den Kongress folgende Angaben über den Eisenbahnbau gemacht:

Gearbeitet wird an den Eisenbahnen Huasco-Ballenar, Santiago-Melipilla, Pelequen-Peumo, Palmilla-Alcones und Victoria-Temuco (zusammen 300 km), die theils in diesem, theils zu Anfang des nächsten Jahres eröffnet werden sollen; dasselbe gilt von den Linien Coigüe-Mulchen und Parral-Cauquenes. An der seit 1890 in Angriff genommenen Linie Valdivia-Osorno wird auf der Strecke Osorno-Pichi Ropulli eifrig gearbeitet, so dass auch auf der einstweilen zurückgestellten Strecke Pichi Ropulli-Valdivia mit dem Bau begonnen werden muss. Von der Eisenbahn Talca-Constitucion sind 40 km, von der Linie Calera-Ligua 20 km dem Betriebe übergeben worden. Der Bau des Calibolentunnel auf der Linie Vilos-Illapel-Salamanca macht schnelle Fortschritte. Der Norden der Republik, besonders die Provinz Coquimbo befindet sich wegen der hohen Fracht der Landeserzeugnisse nach der Küste in einer üblen Lage, so dass es zweckmässig sein wird, die Mittel zur Erleichterung der Ausfuhr zu prüfen.

Die Antofagasta and Bolivia railway hatte 1892 auf der Linie Antofagasta-Uguni eine Einnahme von 3 778 503 Piaster (gegen 3 409 618 P. in 1891); davon standen 40 % der Eisenbahngesellschaft zu, ergaben aber bei dem hohen Wechselkurs nur 117 539 £ und erhöhten sich durch den Ertrag der Wasserleitung auf 121 547 £. Die gewährleisteten Zahlungen erforderten aber 123 979 £, so dass die Huanchacagesellschaft einen Zuschuss von 2 432 £ zu leisten hatte. Gegenwärtig ist die Bahn bis Ouro (574 Meil. von Antofagasta) eröffnet.

Bolivia.

In Bolivia ist man neuerdings wieder eifrig damit beschäftigt, eine Eisenbahnverbindung zur Küste zu erhalten. Abgesehen von der obengenannten Verbindung nach Antofagasta in Chile und derjenigen über den Titicaca-See nach Mollendo in Peru ist namentlich das Unternehmen von La Paz nach Tacna, dem Endpunkt der Chilenischen Eisenbahn Tacna-Arica, sowie dasjenige von Potosi über Tupiza und Humahuaca nach Jujuy in Argentinien (300 Engl. Meil.) am weitesten gediehen.

Guadeloupe.

Der Generalrath der Französischen Kolonie Guadeloupe hat auf 75 Jahre Herrn de Lalifolie die Konzession für eine mit 1 m Spurweite zu bauende Eisenbahn von le Moule nach la Pointe à Pitre (etwa 25 km) ertheilt. Die jährliche Beihilfe der Kolonie beträgt während der ersten 25 Betriebsjahre 70 000 Frcs., während der nächsten 25 Jahre 50 000 Frcs. und während der letzten 25 Jahre 30 000 Frcs. Uebersteigt der Reinertrag eines Jahres 3 % des nachzuweisenden Anlagekapitals, so werden 20 % des Mehrbetrags der Kolonie durch Abzug von der jährlichen Beihilfe gutgebracht, bis der Vorschuss getilgt ist. Der Bau muss 1 Jahr nach Unterzeichnung des Konzessionsvertrages begonnen und 2 Jahre später vollendet sein.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Eisenbahnbauten können nicht zum Gegenstande einer negatorischen Klage gemacht werden.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Berufungsrichter führt zu Recht aus, dass in der Ertheilung der Konzession zum Betriebe der Bahn die allgemeine Anordnung der Staatsgewalt liege, dass die benachbarten Grundbesitzer solche nachtheiligen Einwirkungen auf ihre Grundstücke dulden müssten, ohne welche der Betrieb nicht ausführbar ist. Er folgert daraus mit Recht, dass eine solche Konzessionirung den Charakter eines im öffentlichen Interesse von der Staatsgewalt bewirkten Eingriffs in das Privateigenthum hat, wogegen den benachbarten Grundbesitzern die ihnen nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zustehende negatorische Klage versagt wird. — Hieraus ergibt sich, dass Eisenbahnbauten, die gemäss des vom Minister auf Grund des § 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 festgestellten Projektes zur Ausführung gelangen, nicht zum Gegenstande einer negatorischen Klage gemacht werden können. Dasselbe gilt von der Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen, die von der Regierung an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- und Vorfluthsanlagen für nöthig erklärt werden, die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile bei Benutzung ihrer Grundstücke zu sichern (§ 14 a. a. O.). Dabei macht es keinen Unterschied, ob diese Anlagen erst nach Fertigstellung der Bahn nöthig geworden und genehmigt sind oder schon bei dem Projekt in Aussicht genommen waren. Da anzunehmen ist, dass die Landes-Polizeibehörde bei Regulirung dieser Verhältnisse erschöpfende Anordnungen getroffen hat, so ist den Nachbarn nicht blos die Klage auf Beseitigung der ausgeführten konsentirten Anlagen entzogen, sondern auch das Recht versagt, die Eisenbahnverwaltung im Rechtswege zur Herstellung besonderer Anlagen zu zwingen, die geeignet sind, die schädigende Einwirkung aufzuheben. Glaubt der Nachbar hierauf einen Anspruch zu haben, so steht ihm frei, die zuständige Landes-Polizeibehörde um ihre Entscheidung anzugehen, im Rechtswege kann er nur den Anspruch auf Entschädigung geltend machen. Anders aber gestaltet sich das Rechtsverhältniss zwischen der Eisenbahnverwaltung und den anliegenden Grundbesitzern bei Eisenbahnbauten, die weder unter das feste Projekt fallen, noch sonst von der Landes-Polizeibehörde genehmigt worden sind. Hier gelten ohne alle Beschränkung die allgemeinen Grundsätze des Nachbarrechts und die Eisenbahnverwaltung steht nicht anders zu den Nachbarn als jeder andere Grundbesitzer. Wenn sie Aenderungen an dem Eisenbahnkörper vornimmt, die eine Aenderung der Vorfluthsverhältnisse bewirkten und so in die Eigenthumsrechte des Nachbars übergreift, so handelt sie auf ihre eigene Gefahr und dem Nachbar kann nicht verwehrt werden, seine dadurch verletzten Privatrechte im Rechtswege zu verfolgen.“ (Erk. des V. Civilsen. des Reichsgerichts vom 13. Mai 1893 in S. Domkapitel Naumburg/Eisenbahnfiskus. R. 38/93; Jurist. Wochenschr. 1893 S. 370.)

Kursbücher.

Möller's Kursbuch, dessen 4. Heft für 1893 bei Schmorl & von Seefeld Nachf. in Hannover soeben erschienen ist, enthält die Winterfahrpläne mit den neuesten Veränderungen und die bekannte Fülle praktischer Notizen, welche es zu einem beliebten Nachschlagebuch gemacht haben.

Todtenschau.

Hermann Tellkampf †.

Am 14. d. Mts. entschlief nach kurzem schweren Leiden im 63. Lebensjahre Herr Ober-Baurath und Geheime Regierungsrath Georg Friedrich Hermann Tellkampf. Mit dem Dahingeschiedenen ist ein Mann in das Grab gesunken, der, ausgerüstet mit reichem Wissen und hervorragend durch biederen, liebenswürdigen Charakter, es verstanden hat, sich die Achtung

und Liebe seiner Mitarbeiter wie seiner Untergebenen in seltenem Maasse zu erwerben.

Der Dahingeschiedene war am 27. August 1831 zu Hamm in Westfalen geboren. Von 1846 bis 1850 besuchte er das Polytechnikum in Hannover, bestand Anfang 1851 die erste Staatsprüfung für Eisenbahnbau und wurde dann beim Bau der Hannover-Casseler Eisenbahn als Sektionsvorsteher-Assistent, später als Sektionsingenieur verwendet. In den Jahren 1854 und 1855 nahm er Antheil am Bau der Hannover - Emdener Bahn und bereiste im darauf folgenden Jahre mit Unterstützung des Hannoverschen Ministeriums Holland, Belgien, das nördliche Frankreich, England, Schottland und Irland, um einen Bericht über die Assoziationen der Handwerker in Frankreich und England zu liefern. Im Mai 1857 bestand er die zweite Staatsprüfung und wurde darauf beim Hafenbau in Geestemünde verwendet. Im Jahre 1859 erfolgte seine Ernennung zum Eisenbahn-Betriebsingenieur in Hannover, 1863 die zum technischen Assistenten des ausführenden Direktors bei der Altona-Kieler Bahn. Allmählich weiter steigend bei dieser Eisenbahngesellschaft, wurde er 1870 ausführender, 1878 technischer Direktor derselben. Seine Ernennung zum Baurath datirt vom 16. September 1881. Bei Verstaatlichung der Altona-Kieler Bahn im Jahre 1884 erfolgte seine Ernennung zum Geheimen Regierungsrath, 1885 die zum Ober-Baurath und Abtheilungsdirigenten der Eisenbahndirektion Altona. In gleicher Eigenschaft wurde er am 1. April 1889 an die Königliche Eisenbahndirektion in Breslau versetzt.

Der Dahingeschiedene hat auch stets an den Verhandlungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen den regsten Antheil genommen; besonders als Direktor der Altona-Kieler Eisenbahn betheiligte sich derselbe lebhaft an den Generalversammlungen und in den letzten Jahren als Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau fast regelmässig an den Sitzungen des Technischen Ausschusses bezw. den Technikerversammlungen des Vereins.

Die Redaktion dieser Zeitung betrauert in demselben einen ihrer ältesten und fleissigsten Mitarbeiter, dem sie stets ein ehrendes Andenken bewahren wird.

Die Verdienste des Verewigten wurden auch mehrfach durch Verleihung von Orden gewürdigt. Derselbe besass neben dem Kronenorden die Ritterkreuze des St. Olaf- und des Nordsternordens sowie das Kommandeurkreuz des Danebrogordens.

Karl Weiss †.

Am 14. d. Mts. verschied plötzlich, kurz vor Vollendung des 71. Lebensjahres, Herr Baurath Karl Weiss in Berlin. Derselbe gehörte seit 1847 der Eisenbahnverwaltung und seit 1880 der Königlichen Eisenbahnkommission der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn bezw. dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Sommerfeld) dahier als Mitglied an.

Der Direktor und die Mitglieder dieses Betriebsamtes widmen dem Dahingeschiedenen als einem unermüdlichen, pflichtgetreuen Mitarbeiter und liebenswürdigen Kollegen im „Centralblatt der Bauverwaltung“ einen Nachruf.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verband. (Verkehr mit Ungarn.) Druckfehlerberichtigung. Im Tarif Theil II Heft 3 vom 15. Oktober 1893 sind auf Seite 26 im Verzeichnisse der Ausnahmetarife die Seitenzahlen unrichtig angegeben und wird entsprechende Berichtigung mittelst Tarifnachtrages erfolgen.

Im gleichen Tarifhefte sind auf Seite 41 im Ausnahmetarif Nr. 5 (A. Hohlglaswaaren aller Art, B. Hohlglaswaaren, ordinäre etc. etc.) die Zuschläge für Altona und Lübeck in unrichtige Spalten eingesetzt worden. Dieselben haben in der Spalte „Hamburg B, Altona ✕, Lübeck ⊙“ zu erscheinen u. zw.:

✕ Zuschlag für Altona a 4 b 3,
⊙ „ „ Lübeck a 3 b 2.

Wien, am 15. Oktober 1893. (2275)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Oesterreich - Ungarn-Genf transit, -Verrières transit, -Delle transit und -Alt-Münsterol transit. Die beiden vorletzten Alinea der am 23. September in Nr. 74 dieses Blattes sub Pos. 2043 veröffentlichten Kundmachung haben richtig, wie folgt, zu lauten:

„2. Verrières transit unter a für Sendungen nach und von Pontaillier-sur-Saône, Dôle, Mouchard und den westlich, sowie St. Etienne-du-Bois, St. Trivier-de-Courtes, Fleurville, Paray-le-Monial und Roanne und den nördlich hiervon gelegenen Stationen.

Auf Sendungen nach und von den herwärts Mouchard und herwärts Lons-le-Saunier in der Richtung nach Champagnole gelegenen Stationen findet diese Taxe keine Anwendung.

Die Frachtsätze für Verrières transit unter b gelten für Sendungen nach und von Gien, Saincaize, Moulins-sur-Allier und den westlich, sowie den nördlich und westlich von Thiers, Clermont-Ferrand, Ussel, Brive, Milhac, Fumel, Port-Ste.-Marie, Riselé und Pau gelegenen Stationen.“

Wien, am 13. Oktober 1893. (2276)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Güterverkehr.

Eröffnung der Station Miesterhorst für den Wagenladungs-Güterverkehr. Am 1. November d. J. wird die an der Strecke Stendal-Lehrte zwischen den Stationen Oebisfelde und Mieste gelegene Station Miesterhorst für den Güterverkehr in Wagenladungen mit der Beschränkung eröffnet, dass bis auf weiteres Sendungen von Miesterhorst nur in Frachtüberweisung, nach dieser Station nur in Frankofracht angenommen werden und Sendungen mit Nachnahmebelastung ausgeschlossen sind.

Von dem genannten Tage an findet zwischen der neuen Station und sämmtlichen Preussischen Staatsbahnstationen, sowie den Stationen der Oldenburgischen Staatsbahnen direkte Abfertigung von Wagenladungs-Gütern statt. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist die Station nicht eingerichtet.

Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 17. Oktober 1893. (2277)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. November 1893 gelangt zum Staatsbahn-Gütertarif **Bromberg Magdeburg** vom 1. August 1889 der Nachtrag XII zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks Bromberg: Damerau (Kreis Culm), Klapaten, Naujeningken, Nawra, Ostrometzko, Rautenberg, Schorellen und Unislaw.
Ferner ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks Bromberg: Culm, Culmsee, Gottersfeld, Kamlarken, Kornatowo, Mischke, Ostaszewo, Stolno und Wrotzlawken.

II. Ausnahmetarif 14 a und 14 b für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I (Platz- und Ausfuhrverkehr).
Ausnahmetarif 15 a und 15 b für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II (Platz- und Ausfuhrverkehr).

III. Berichtigungen.

Druckstücke des Nachtrags sind durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Direktionsbezirks zu beziehen.

Bromberg, den 11. Oktober 1893. (2278)
Königliche Eisenbahndirektion.

In dem Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus dem Ruhr-, Wurm-, Inde- und Saargebiet usw. nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) vom 1. August 1890 werden folgende Frachtsätze abgeändert und zwar:

1. mit Gültigkeit vom 21. Oktober d. J.
der Frachtsatz von Dechen nach Coblenz M von . . 0,52 ℳ in 0,50 ℳ
der Frachtsatz von Dechen nach Coblenz Rh. von . . 0,52 ℳ in 0,50 ℳ

2. mit Gültigkeit vom 3. Dezember d. J.
der Frachtsatz von Dudweiler Grube nach Coblenz M von . 0,49 ℳ in 0,52 ℳ
der Frachtsatz von Dudweiler Grube nach Coblenz Rh. von. 0,49 ℳ in 0,53 ℳ

Köln, den 21. Oktober 1893. (2279)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Frankfurt - Oberhessisch - Bayerischer Verkehr. Am 1. November d. J. tritt der 3. Nachtrag zum vorbezeichneten Tarif in Kraft, durch welchen Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen und Ausnahmetarife sowie der Tarife für den Verkehr mit den Bayerischen Vizinal- und Lokalbahnen eingeführt werden.

Näheres ist bei den Verbandsstationen zu erfahren. (2280)

Frankfurt a/M., den 18. Oktober 1893.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 1. November 1893 treten in dem provisorischen Ausnahmetarif für Futtermittel vom 20. August 1893 ab Station Baja der Königlich Ungarischen Staatsbahnen für die Beförderung von Malztreber und Schlempen folgende Schnittsätze in Kraft:

Zwischen und	Oderberg	Halbstadt	Mittelwalde	Dzieditz	Oswiecim	Liebau	Seidenberg	Reichenberg	Bodenbach Tetschen	Ebersbach
Baja c	179	218	214	164	173	222	253	228	222	230

Breslau, den 17. Oktober 1893. (2281)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Deutschen Verwaltungen.

Main-Neckarbahn-Pfälzischer Güterverkehr. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 Abtheilung 2 (Braunkohlen usw.) und Abtheilung 3 (Brennholz und Erde) für Ludwigshafen am Rhein-Bensheim werden mit Wirkung vom 20. d. Mts. ab von 0,21 ℳ auf 0,20 ℳ für 100 kg ermässigt.
Darmstadt, den 14. Oktober 1893. 2282)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Deutsch - Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu Theil II b (Französische Schnittsätze) des Deutsch-Französischen Gütertarifs tritt am 1. November d. J. der Nachtrag VIII in Kraft. Exemplare desselben können von den Verbandsverwaltungen und unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.
Strassburg, den 14. Oktober 1893. (2283)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 21. Oktober d. J. ab wird die Station Daufenbach des diesseitigen Bezirks als Versandstation für Steine des Spezialtarifs II in den Ausnahmetarif 16 des Gütertarifs für den Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (lrh.) und in den Ausnahmetarif F des Gütertarifs für den Rheinischen Nachbarverkehr aufgenommen.
Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Köln, den 21. Oktober 1893. (2284)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Die Frachtsätze der Serie I des auch für den Verkehr mit Basel Badischer Bahnhof und Waldshut gültigen temporären Ausnahmetarifs für Streu- und Futtermittel auf den Schweizerischen Bahnen, vom 8. Juni 1893, sind vom 15. Oktober l. J. ab unter gewissen Bedingungen auch auf die Artikel Holzsägespähne und Holzsägemehl anwendbar.
Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 16. Oktober 1893. (2285)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Tarife für den Güterverkehr Waldshut-Mittel- und Westschweiz ist mit Gültigkeit vom 1. November l. J. der 1. Nachtrag erschienen.
Dieser Nachtrag, welcher von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden kann, enthält neben einigen Aenderungen und Berichtigungen des Haupttarifs anderweitige Frachtsätze für die Stationen der Bödelibahn, sowie Frachtsätze für die Stationen der Thunerseebahn.
Karlsruhe, den 16. Oktober 1893. (2286)
Generaldirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Am 1. November d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen usw. nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, der Ostpreussischen Südbahn und der Altdamm-Colberger Eisenbahn ein Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Haltestelle Zielen und die Stationen der Neubaulinien Ragnit-Pillkallen und Fordon-Culmsee sowie ermässigte Massenfrachtsätze für die Stationen Fordon und Ragnit des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg; Frachtsätze für die an der Zweigbahn Piepenburg-Regenwalde gelegenen Stationen der Altdamm-Colberger Eisenbahn und Tarifberichtigungen.
Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.
Breslau, den 18. Oktober 1893. (2287)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-Hessischer Güterverkehr. Am 1. November d. J. gelangen folgende Ausnahmefrachtsätze für Eisenerz zum Hochofenbetrieb zur Einführung.
Von Bockenrod, Station der Nebenbahn Reinheim-Reichelsheim
nach Burbach (Saar) . . 0,48 ℳ
„ Neunkirchen (Saar) 0,45 „
„ Völklingen . . . . 0,50 „
} für 100 kg
Bezüglich der Bedingungen, unter welchen die vorstehenden Sätze zur Anwendung kommen, ertheilen die oben bezeichneten Dienststellen Auskunft.
Köln, den 19. Oktober 1893. (2288)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Verkehr Ungarn-Russland. Ausdehnung der Gültigkeit der Frachtsätze für Granica trs., beziehungsweise Szczakowa trs. Das im Gütertarife vom 1. Juli 1892 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, im Ausnahmetarife für Getreide etc. vom 1. November 1892 für den Oesterreichisch-Russischen Grenzverkehr und im Tarife vom 1. September 1892 für den Verkehr Ungarn-Russland enthaltene Verzeichniss jener Russischen Bahnen, nach und von welchen die in diesen Tarifen für Granica trs. bezw. Szakowa trs. enthaltenen Frachtsätze zur Anwendung kommen, wird durch nachstehende Russische Bahnen ergänzt:
Finnländische Bahnen, Prinarew-Eisenbahn, Libau-Romnyer Bahn (exklusive der Strecke Bachmatsch-Romny), Mitauer, Moskau-Kasaner und Moskau-Kursker Bahn (exklusive Kursk), Moskau-Jaroslawl und Jaroslawl-Wolozdabahn, Murom, Nikolaj, Nowotorschsk, Nowgoroder und Polessjebahn, Rjasan-Uralsz, Riga-Tukkum, Riga-Bolderaa, Pskow-Riga, Rybinsk-Bologoje, Rschew-Wjasma, Sysran-Wjasma, Schuja-Iwanowo und Samara-Slatoustbahn mit der Orenburger Zweigbahn, Uralbahn, Russische Südostbahn und Strecke Grajewo-Rowno der Russischen Südwestbahnen.
Wien, am 12. Oktober 1893. (2289)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. (Einführung direkter Frachtsätze für Mineralwassertransporte von Hawran nach Paris.) Mit Gültigkeit vom 1. November l. J bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1894, treten für die Beförderung von Mineralwasser:
a) verpackt in Kisten, Rahmen, Verschlägen, Karassen,
b) lose verladen
von Hawran nach Paris (Douane und Reuilly) nachstehende Frachtsätze in Wirksamkeit:

Für Mineralwasser			
a) verpackt		b) lose verladen	
bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens			
5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg
pro Frachtbrief und Wagen			
Francs Gold für 1 000 kg			
72,75	65,00	72,20	65,00

Ausserdem wird eine Einschreibgebühr von 10 Cts. pro Sendung zu Gunsten der Französischen Ostbahn erhoben.
Wien, am 10. Oktober 1893. (2290)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Liebau etc., Tarif vom 1. Januar 1892. Einführung eines Nachtrages I. Mit 1. November 1893 tritt zum rubrizirten Tarife ein Nachtrag I in Wirksamkeit.
Derselbe enthält:
1. Anderweite Bestimmungen an Stelle der im Haupttarife auf Seite 3—4 befindlichen.
2. Anderweite Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze des Theiles II.
3. Einbeziehung der Station Castolowitz der Oe. N. W. B. in den Tarif.
4. Ergänzungen und Berichtigungen.

Dieser Nachtrag ist bei der unterzeichneten Direktion und durch die betheiligten Stationen unentgeltlich erhältlich.
Wien, am 10. Oktober 1893. (2291)
Die Direktion
der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschles. Steinkohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. Tarif vom 1./6. 1889. (Einführung eines

Nachtrags VI.) Mit 1. November 1893 tritt zum Ausnahmetarif für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. Juni 1889 ein Nachtrag VI in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:
1. Aenderung der Vorbemerkungen.
2. Neue Frachtsätze nach der Station Castolowitz der Oe. N. W. B. und ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Bucic-Wrdy und Zleb der Oesterreich. Lokal-Eisenbahngesellschaft.
3. Aenderungen und Ergänzungen.
4. Entfernungen in Kilometern

und ist unentgeltlich zu beziehen durch die Königl. Eisenbahndirektion zu Berlin und die Direktion der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn zu Wien.

Wien, am 14. Oktober 1893. (2292)

Die Direktion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 3 000 Eichen- und 12 000 Kiefernschwellen soll vergeben werden. Angebote, versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 30. dieses Monats hier einzureichen, die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ pro Exemplar durch unser Sekretariat bezogen, auch bei unserer Magazinsverwaltung, sowie den Stationen Alsfeld, Lauterbach, Hungen und Nidda eingesehen werden.

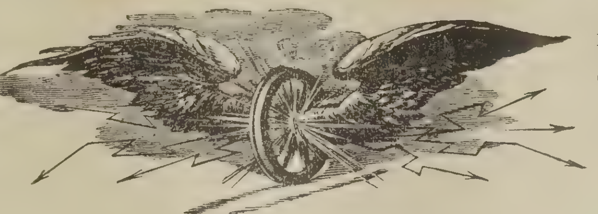
Giessen, den 16. Oktober 1893. (2293)

Grossherzogliche Direktion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 83. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 25. Oktober 1893.

Dieser Nummer liegt Nr. 20 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Kittl's „Vorschlag zu einer einheitlichen Wechselsignalisirung.“

Von **Hugo Wietz**, Wien.

In Nr. 72 S. 687 d. Ztg. brachte Herr Theodor Kittl einen Vorschlag zu einer einheitlichen Wechselsignalisirung, in welchem er in sachlicher Weise die Nachtheile der auf den Oesterreichischen Eisenbahnen gebräuchlichen Wechselsignale bespricht, und dieselben durch einen neuen Signalkörper zu beseitigen gedenkt. So gut die Idee des geehrten Herrn Verfassers auch ist, so lässt sie doch verschiedenen Bedenken Raum, und ich nehme mir daher die Freiheit einige davon hier auszusprechen.

Zunächst will ich auf einen kleinen Irrthum aufmerksam machen, welcher dem Herrn Verfasser im vorliegenden Aufsatze unterlaufen ist.

Das Bild des Signalkörpers bei der Stellung der Weiche in gerader Richtung zeigt „nach der Spitze“ ein weisses, „gegen die Spitze“ ein grünes Rechteck. Der Herr Verfasser meint nun, dass bei der Kleinheit dieses Rechteckes in grösserer Entfernung das Signalbild in beiden Fällen als dasselbe erscheint.

In meiner Praxis habe ich jedoch erfahren, dass bei Annäherung an eine auf etwa 3 km sichtbare Station bei geringer und gleicher Lichtstärke der Signale zuerst die weissen, dann die grünen und endlich die rothen Lichter wahrgenommen und deutlich von einander unterschieden werden können.

Auf der Long Beach Light-Station bei Newyork sind nach Mittheilungen des „Engineer“ Versuche bezüglich der Sichtbarkeit des rothen, weissen und grünen Lichtes angestellt worden, welche obige Wahrnehmungen auch vollkommen bestätigen.

Es kann also eine Verwechselung des weissen mit dem grünen Lichte nicht leicht vorkommen, und der sich einer Station nähernde Maschinenführer kann auf grosse Distanzen erkennen, ob er einen Wechsel gegen oder nach der Spitze befährt. Bei Tage könnte in den meisten Fällen bezüglich des Fahrens nach oder gegen die Spitze von einem Signalkörper abgesehen werden, da sich dies ja schon aus der Geleiseanlage selbst erkennen lässt. Nachdem nun bei Nacht das grüne Licht der Wechsel-Signalkörper noch auf sehr grosse Distanzen deutlich wahrzunehmen ist, so kann man auch annehmen, dass dieses Signalbild für die Stellung des Wechsels in gerader Richtung genügend gross erscheint.

Leider kommen die vom Herrn Verfasser angeführten Fälle, in welchen es einer Interpretation des Begriffes der „Geraden“ bedarf, nur zu oft vor, und es ist in solchen Fällen über die richtige Stellung der Wechsel-Signalkörper schon sehr viel gestritten worden, aber was nützen dem Maschinenführer die besten und unzweifelhaftesten Signale, wenn er keine Lokalkenntniss besitzt und nicht weiss, auf welches Geleise er einzufahren hat. Das Maschinenpersonal muss aber mit den örtlichen Verhältnissen genau vertraut sein, und wenn in aussergewöhnlichen Fällen ein mit den örtlichen Verhältnissen

ganz unbekanntes Personal verwendet werden muss, so lassen sich eventuelle, aus diesem Umstande resultirende Unfälle nicht durch andere Signale, sondern nur durch ganz besondere Vorsichtsmaassregeln in der Abwickelung des Dienstes vermeiden.

Der vom geehrten Herrn Verfasser vorgeschlagene Signalkörper hat zunächst den Nachtheil, dass er, namentlich in den Stellungen, in welchen er die Fahrt nach der Spitze anzeigt, erst auf ganz kurze Distanzen erkannt werden kann. Die Erfahrung lehrt, dass derartige Signalbilder zwar noch auf ziemlich grosse Entfernungen als matte, weisse Lichter zu sehen sind, aber erst in geringer Entfernung mit normalem, unbewaffnetem Auge unterschieden werden können, welche Entfernung um so weniger hinreicht, um einen in Bewegung befindlichen Zug unter allen Umständen vor Befahrung des Wechsels zum Stehen zu bringen. Einen zweiten, wesentlichen Nachtheil bildet das Signalbild, welches bei dem vorgeschlagenen Signalkörper ein Zweispurigstehen des zu befahrenden Wechsels markiren soll, denn wenn sich ein Zug einem regelrecht stehenden, mit einem derartigen Signalkörper ausgerüsteten Wechsel in einer Kurve nähert, so gewinnt das Maschinenpersonal den Eindruck, als wenn der Wechsel zweispurig stehen würde, was zu irrthümlichem Anhalten von Zügen und vielen anderen Missverständnissen Anlass geben müsste.

Aus diesen Gründen glaube ich annehmen zu dürfen, dass sich der vom Herrn Verfasser vorgeschlagene Signalkörper in der Praxis nicht bewähren dürfte. Bei dem Umstande, dass, wie die geehrte Redaktion richtig bemerkt, Signale verschiedener Farbe auf ungleich grössere Entfernungen hin erkennbar sind, als Signale gleicher Farbe von verschiedener Form, glaube ich, dass man von der Verwendung des grünen Lichtes, beim Befahren des Wechsels gegen die Spitze, auf keinen Fall abgehen sollte.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Berichtigung. In der vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebenen „Zusammenstellung der Ergebnisse der von den Vereinsverwaltungen in der Zeit vom 1. Oktober 1887 bis dahin 1888 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben" (in C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden) ist auf Tafel 33 unter „Oesterreichisch-Alpine Montangesellschaft" ein Durchschnittsergebniss von sechs mit Federstahl angestellten Güteproben angeführt. Nach der Erläuterung auf Seite 16 der „Zusammenstellung usw." beziehen sich die Werthe der Tabelle 33 auf Neumaterial.

Es wird hiermit berichtigend bemerkt, dass dies bei den auf die „Oesterreichisch-Alpine Montangesellschaft" bezughabenden Angaben nicht zutreffend ist, indem die angeführten Werthe von Proben aus gebrochenem Altmaterial herrühren. Dementsprechend sind auch die auf Tafel 36a der Güteprobenstatistik „Erhebungsjahre 1888/89" und die auf Tafel 94 der Güteprobenstatistik „Erhebungsjahre 1889/90" unter „Oesterreichisch-Alpine Montangesellschaft" gemachten Angaben, welche lediglich eine Wiederholung aus der Statistik der Erhebungsjahre 1887/88 darstellen, nicht zutreffend, da auch in diesen Tabellen nur von Proben mit Neumaterial die Rede ist.

Vereins - Wagenübereinkommen. Zu dem genannten Uebereinkommen ist der VI. Nachtrag erschienen und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3395 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den VI. Nachtrag zum Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 23. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Altona. Am 16. d. Mts. ist die neue Eisenbahnbrücke über die Norderelbe bei Hamburg dem Betriebe übergeben worden.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Von den Vareler Nebenbahnen wird am 1. November d. J. die 2,89 km lange Theilstrecke Bockhorn-Grabstede und am 1. Dezember d. J. die 7,00 km lange Theilstrecke Borgstede-Bockhorn eröffnet.

Die Strecken sind vollspurig und werden nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen mit Dampfkraft betrieben.

Von den Stationen wird am 1. November d. J. die Haltestelle Grabstede vorläufig nur für Personenverkehr und für Güterverkehr in Wagenladungen und am 1. Dezember d. J. die Haltestelle Rahling nur für Personenverkehr in beschränktem Umfange und für Güterverkehr in Wagenladungen, der Haltepunkt Kranenkamp nur für Personenverkehr in beschränktem Umfange eröffnet.

Sächsische Staatseisenbahnen. Die vollspurige 20,65 km lange Strecke Waldheim-Rochlitz (mit den Zwischenstationen Hartha, Geringswalde, Arras, Obstmühle und Döhlen) wird voraussichtlich am 1. Dezember d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet und nach den Vorschriften der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 betrieben werden.

Die Bahnhöfe Hartha und Geringswalde werden dem vollen Verkehr, die Haltestellen Arras, Obstmühle und Döhlen dem Personen- und beschränkten Güterverkehr dienen.

Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahn. Am 8. d. Mts. ist die Bahnstrecke Blankensee-Woldegk-Strasburg für den vollen Güterverkehr eröffnet worden. Die Stationen Warbende, Vorheide, Heinrichshagen, Mildenitz und Gr.-Daberkow sind von der Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, welche durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, ausgeschlossen. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Verladung nur von der Stirnseite des Wagens aus erfolgen kann, ist auf den vorgenannten Stationen und auf den Stationen Quadenschönfeld und Bredenfelde ausgeschlossen.

Georgsmarienhütte-Oesede ist für Güterverkehr am 1. d. Mts. eröffnet worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Die zwischen den Stationen Löcknitz und Pasewalk belegene Station Zerrenthin wird am 1. November d. J. für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden. Sendungen nach Zerrenthin dürfen nur frankirt, von dort nur unfrankirt, in beiden Richtungen ohne Nachnahme zur Auflieferung gelangen. Die Abfertigung von Stückgut, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Am 1. November d. J. wird die Personen-Haltestelle Haldern auch für den Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. November d. J. wird die an der Strecke Stendal-Lehrte zwischen den Stationen Oebisfelde und Mieste gelegene Station Miesterhorst für den Güterverkehr in Wagenladungen mit der Beschränkung eröffnet, dass bis auf weiteres Sendungen von Miesterhorst nur in Frachtüberweisung, nach dieser Station nur in Frankofracht angenommen werden und Sendungen mit Nachnahmebelastung ausgeschlossen sind.

Crefelder Eisenbahn. Die an der Strecke Crefeld-Viersen belegene Personen - Haltestelle Rahser ist am 1. d. Mts. eröffnet worden.

Güternebenstellen.

Direktionsbezirk Breslau. Die Güternebenstelle in Landsberg O/S. bei Kreuzburg gelangt am 1. November d. J. zur Aufhebung.

Preussische Staatseisenbahnen.

Unter Hinweis auf den Bericht einer Königlichen Eisenbahndirektion, in welchem auf die Vortheile, welche die Erlernung einer Kurzschrift für Büreaubeamte, insbesondere die Civilsupernumerare des Büreaudienstes, bietet, aufmerksam gemacht wurde, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten sämmtliche Königlichen Eisenbahndirektionen veranlasst, sich die Förderung der Erlernung und des Gebrauchs der Kurzschrift, durch die in dafür geeigneten Fällen eine wesentliche Erleichterung und Beschleunigung der Erledigung schriftlicher Arbeiten erzielt werden kann, angelegen sein zu lassen. Es ist dabei, wie es in der Verfügung des Ministers heisst, Werth darauf zu legen, dass eines der am meisten verbreiteten Kurzschriftsysteme erlernt und benutzt werde, als welches neben dem Stolze'schen in erster Linie das in Mittel- und Süddeutschland beinahe ausschliesslich verbreitete Gabelsberger'sche System in Betracht kommt. Ueber die dieserhalb getroffenen Anordnungen und deren Ergebnisse will der Minister bei gelegener Zeit Bericht erfordern.

Deutsch-Nordischer Lloyd.

Die Verhandlungen zwischen der Mecklenburgischen Landesregierung und der Verwaltung des Deutsch-Nordischen Lloyd über den Ankauf dieser Bahn durch das Land haben nach dem „Berl. Act." ihren Abschluss gefunden. Die Verwaltung des Deutsch-Nordischen Lloyd hat die von den Grossherzoglichen Kommissarien vorgeschlagenen Bedingungen für annehmbar erklärt, und damit dürfte denn die Bahn nach Einwilligung der Stände in den Besitz des Landes übergehen.

Dessau-Wörlitz.

Die Erbauung dieser Bahn ist durch eine Aktiengesellschaft gesichert. Der Betrieb soll am 1. Oktober 1895 begonnen werden. Die Firma Vering & Wächter in Berlin, welche die Betriebsleitung auf 10 Jahre übernimmt, erhält 65 % der gesammten Einnahme und liefert 35 % dieser Einnahme, mindestens aber 26 000 ℳ jährlich, an die Gesellschaft ab. Davon werden 40 000 ℳ Obligationsanleihe mit 4 % verzinst und 1 % getilgt. Ausserdem werden die Verwaltungskosten und die Zuschüsse zum Reserve-Erneuerungsfonds davon bestritten. Sobald die bezeichneten 35 % die Summe von 26 000 ℳ übersteigen, kann eine Verzinsung des Stamm-Aktienkapitals erfolgen.

Die Gesammt-Baukosten belaufen sich nach dem Voranschlag auf 1 450 000 ℳ, wobei für den Oberbau 451 000 ℳ vorgesehen sind. Die Kosten für die Ueberbrückung des Muldegebietes (320 m) sind auf 344 500 ℳ veranschlagt. Als Stationen sind in Aussicht genommen: Dessau, Dellrau, Oranienbaum, Horstdorf und Wörlitz, Jonitz Haltestelle, Forsthaus zum Kapen Ladestelle. Die Anlage der gesammten Gebäude erfordert 205 900 ℳ.

Die eisenbahn-fachwissenschaftlichen Vorlesungen

werden im Winter-Halbjahr 1893/94 in folgender Weise stattfinden:

In Berlin werden in den Räumen der Universität Vorlesungen über Preussisches Eisenbahnrecht und über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten werden. Das Nähere, namentlich auch bezüglich der Anmeldung zu den Vorlesungen, ist aus dem Anschlag der Universität ersichtlich.

In Breslau werden sich die Vorträge auf die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, auf den Betrieb der Eisenbahnen und auf Technologie erstrecken.

In Köln werden Vorlesungen über Preussisches Eisenbahnrecht und über Technologie im Verwaltungsgebäude der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) gehalten werden.

Von den an der Königlichen technischen Hochschule zu Charlottenburg zu haltenden Vorlesungen sind diese des Dr. Karl Hilse über Strassenbahn- bezw. Kleinbahnpolitik und Betriebslehre" und über „Arbeiterschutz- und Fürsorge-Gesetzgebung in Deutschland" geeignet, weitere Kreise zu interessiren. Erstere wird Dienstags von 6—8 Uhr unentgeltlich, letztere Donnerstags von 6—8 Uhr gelesen. Nichtstudirende erlangen ihre Zulassung durch einen formlosen Antrag beim Rektor.

Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft.

Von der Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft werden betrieben: die Vollspurbahnen in der Stadt Strassburg und deren Umgebung, die Schmalspurbahnen Strassburg-Markolsheim nebst Abzweigungen und Strassburg-Truchtersheim, sowie die Lokalbahn Kehl-Lichtenau-Bühl mit einer Gesammtbetriebslänge von 144,10 km (davon 27,49 km vollspurig und 116,61 km schmalspurig).

Im Betriebsjahre 1892/93 betrugen nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht die Einnahmen 850 064 ℳ (gegen 757 850 ℳ im Vorjahre) und die Ausgaben 802 697 (713 075) ℳ, so dass sich ein Einnahmeüberschuss von 47 367 (44 775) ℳ ergeben hat, von welchem zu Rücklagen in den gesetzlichen Reservefonds und in den Vorsichtsfonds je 2 368 ℳ zu verwenden sind.

In der am 23. v. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde beschlossen, von dem verfügbaren Reingewinne von 42 630 ℳ eine Dividende von 4,25 % = 42 500 ℳ zur Vertheilung zu bringen und den Rest von 130 ℳ auf neue Rechnung zu übertragen.

Kleinbahnen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Regierungspräsidenten ersucht, für die Zeit vom 1. Juli bis 30. September d. J. eine Nachweisung der von ihnen oder den sonst zuständigen Behörden ihrer Bezirke genehmigten Kleinbahnen sowie der noch nicht erledigten Anträge auf Genehmigung aufstellen zu lassen und solche unter Beifügung der ausgefertigten Genehmigungsurkunden bestimmt bis zum 10. November d. J. einzureichen.

In den Nachweisungen ist zugleich angegeben, welche Erweiterungen oder Aenderungen der seither genehmigten und in Betrieb genommenen Kleinbahnen inzwischen eingetreten sind.

Ferner gibt der Minister den Regierungspräsidenten Kenntniss von der bereits erwähnten „Zeitschrift für Kleinbahnen", welche zur Förderung der Entwickelung der Kleinbahnen vom Anfange nächsten Jahres ab im Ministerium der öffentlichen Arbeiten monatlich herausgegeben werden und den betheiligten Behörden und Privatpersonen thunlichst alles auf diesem Gebiete für sie Wissenswerthe zugänglich machen soll. Es wird dabei besonders auf die Betriebs- und finanziellen Ergebnisse der im Gange befindlichen Unternehmungen Werth gelegt werden.

Da eine rechtliche Verpflichtung der Unternehmer zur Mittheilung dieser Ergebnisse, soweit ihre Veröffentlichung nicht anderweit vorgeschrieben ist, nicht besteht und es daher auf den guten Willen der Unternehmer ankommen wird, sind die Regierungspräsidenten ersucht worden, zu erwägen, ob sie in der Lage sein würden, auf diesem Wege die betreffenden Materialien zu beschaffen, oder ob sie es für räthlich halten würden, dass die Redaktion des neuen Blattes sich deshalb unmittelbar mit den Unternehmern in Verbindung setzt

Ferner ist es von Interesse, zu wissen, welche polizeilichen Vorschriften in Bezug auf Kleinbahnen bestehen.

Die Regierungspräsidenten haben daher bis zum 1. Januar 1894 die in ihren Bezirken bestehenden Polizeiverordnungen dieser Art dem Minister einzureichen und demnächst etwa zu erlassende Polizeiverordnungen unverzüglich vorzulegen.

Bei diesem Anlass sollen die vor dem Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes erlassenen Polizeiverordnungen hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit den Bestimmungen dieses Gesetzes einer Prüfung unterzogen werden.

Maschinenbauschule für Werkmeister in Magdeburg.

In Magdeburg befindet sich eine vom Staate und von der Stadt gemeinsam errichtete Maschinenbauschule für Werkmeister. Nach einem Erlass des Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten gehört diese Schule zu denjenigen Lehranstalten, deren Reifezeugnisse vorzugsweise als Nachweis einer ausreichenden Fachschulbildung für die Stellen der maschinentechnischen Betriebssekretäre anzusehen sind.

Aus dem Bayerischen Landtage.

Dem Bayerischen Landtag ist folgender Gesetzentwurf zugegangen: „Art. 1. Der Bedarf 1. für den zweigeleisigen Ausbau der Bahnlinien: Irrenlohe-Oberkotzau, Nürnberg-Regensburg, Obertraubling-Passau wird auf 23 438 000 ℳ, 2. für Beschaffung von Fahrmaterial und Ausrüstung bereits vorhandener Fahrzeuge auf 7 400 000 ℳ, zusammen auf den Maximalbetrag von 30 838 000 ℳ festgesetzt. Art. 2. Der Königliche Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des in Art. 1 festgestellten Bedarfs ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen in gleichem Betrage aufzunehmen. Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung der Anlehenssumme zu beschaffen. Von der Zeit der Vollendung der in Art 1 bezeichneten Objekte an hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summen aus der Eisenbahn-Betriebsrente zu erfolgen. Die Tilgung des Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür maassgebenden Finanzgesetze." Den Motiven zu dem Gesetzentwurf ist folgendes zu entnehmen. I. Bestand und Bedarf an Doppelgeleisen. Die durch das Gesetz vom 29. Dezember 1891 festgestellte Ausrüstung einer weiteren Anzahl von Staatsbahnlinien mit dem zweiten Geleise ist soweit vorgeschritten, dass die Linien Landshut-Obertraubling, Regensburg-Schwandorf, München O. B.-Assling, Treuchtlingen-Nürnberg und Treuchtlingen - Windsfeld, Marktbreit - Heidingsfeld und Lehrberg-Steinach in der Zeit vom 1. Oktober 1892 bis dahin 1893 in Betrieb genommen werden konnten, während die Strecken Assling - Rosenheim, Rosenheim - Prien, Windsfeld - Ansbach-Lehrberg und Steinach-Marktbreit in Angriff genommen sind und die Strecken Prien-Freilassing und Rosenheim-Kiefersfelden sich in dem Stadium der Detailprojektirung befinden. Es darf in Aussicht genommen werden, dass das zweite Geleise auf den restigen Strecken, ausnahmlich der Linie Rosenheim-Kiefersfelden, im Jahre 1894, auf letzterer aber längstens im Jahre 1895 dem Betriebe wird übergeben werden können. Die Anschlussstrecken Kiefersfelden-Landesgrenze vor Kufstein und Freilassing-Grenze vor Salzburg mussten zurückgestellt werden, da die K. K. Oesterreichische Staatsregierung gegenüber dem Begehren des zweigeleisigen Ausbaues der Strecken von der Landesgrenze bis Kufstein, bezw. Salzburg, die Bedürfnissfrage verneinend, sich ablehnend verhält. Die Gründe

für den weiteren Ausban des zweiten Geleises auf den Staatsbahnlinien, welche in den Motiven zu den Gesetzen vom 8. Dezember 1889 und 29. Dezember 1891 eingehende Erörterung gefunden haben, dauern bei der zwar mässigen, aber stetigen Entwickelung im besonderen des Güterverkehrs fort und haben insofern einige Verstärkung erfahren, als mit den letzten Fahrordnungen der Zugverkehr durch die zumeist im Interesse einer intensiveren Ausnutzung des Fahrparks erfolgte Einführung beschleunigter Güterzüge eine weitere Steigerung erfahren hat. Auch die unbehinderte Durchführung der internationalen Schnellzüge mit der erhöhten Grundgeschwindigkeit von 75 km, zu welcher sich die Bayerische Staatsbahnverwaltung nach dem Vorgange anderer Verwaltungen entschloss, drängt auf den weiteren Ausbau des zweiten Geleises der dem internationalen Schnellzugverkehr dienenden Linien hin. Hierzu tritt, wenn auch mit minderer Bedeutung, ein weiteres wirthschaftliches Moment, bestehend in dem Sinken der Eisenpreise und einem Rückgange der privaten Bau- und industriellen Thätigkeit, welches empfiehlt, die günstige Konjunktur der Schienenpreise nicht unausgenutzt zu lassen sowie die Beschäftigung der Eisenwerke und der Arbeitskräfte nicht plötzlich abzubrechen, sondern in ermässigtem Umfange fortzusetzen und hierdurch eine Verschärfung der bis zu einem gewissen Grade in die Erscheinung tretenden wirthschaftlichen Depression fern zu halten, ohne doch eine Steigerung der Materialpreise in künstlicher, ungesunder Weise herbeizuführen. Nach Vollendung der durch das Gesetz vom 29. Dezember 1891 genehmigten Doppelgeleise wird deren Gesammtlänge auf rund 1 342 km, d. i. beiläufig 27 % der gesammten Länge der Staatsbahnlinien, angewachsen sein. Es erreicht dieser Prozentsatz den bei anderen Deutschen Staatsbahnen und im besonderen bei dem grossen Preussischen Staatsbahnnetz derzeit bestehenden noch bei weitem nicht und bleiben hinter demselben an Verwaltungen mit umfangreicherem Bahnnetz lediglich die Württembergischen Staatsbahnen zurück; diese haben aber in minderem Maasse als die Bayerischen dem grossen Durchgangsverkehre zu dienen. II. A u s w a h l d e r n e u e n D o p p e l b a h n e n. Bei Auswahl der in den gegenwärtigen Gesetzentwurf aufgenommenen Linien sind die bei den früheren Vorlagen festgehaltenen Gesichtspunkte massgebend geblieben. In erster Linie musste daher der völlige Ausbau der Doppelbahn für jene Durchgangsrouten in das Auge gefasst werden, welche schon in § 5 der Motive zu dem Gesetzentwurf vom Jahre 1891 als die wichtigsten bezeichnet wurden, nämlich von Wien-Salzburg-München einerseits nach Ulm-Stuttgart-Paris, anderseits nach Treuchtlingen-Würzburg-Köln usw. und nach Treuchtlingen-Nürnberg-Bamberg-Hof-Leipzig-Berlin; sodann von Rom-Kufstein-München nach Regensburg-Hof-Berlin. An allen diesen Hauptrouten ist es nur noch das Zwischenglied Irrenlohe-Oberkotzau, für welches die Mittel zur Herstellung des Doppelbahngeleises bis jetzt noch nicht vorgesehen waren, weshalb diese Strecke in erster Linie zu berücksichtigen war. Im allgemeinen verfolgen alle diese Bahnen mit Ausnahme der Bahn von Salzburg über München nach Ulm mehr die Hauptrichtung von Süd nach Nord, während die wichtigste Durchgangslinie in der Hauptrichtung von Ost nach West für die Richtung Wien-Köln die Bayern nach der ganzen Ländererstreckung durchziehende Bahn von Passau über Nürnberg-Aschaffenburg ist. Von dieser Linie hat die Theilstrecke Würzburg-Aschaffenburg schon früher und die Theilstrecke Nürnberg-Würzburg auf Grund des Gesetzes vom 8. Dezember 1889 das Doppelbahngeleise erhalten. Es kommt also noch die bis jetzt eingeleisige Theilstrecke Nürnberg-Passau in Frage, von welcher nur die kurze Strecke Prüfening-Obertraubling bereits im zweigeleisigen Betriebe steht. Wird hier wieder den Gesichtspunkten Rechnung getragen, welche nach § 5 der Motive zu dem Gesetzentwurf über Doppelgeleise vom Jahre 1891 für die Vordringlichkeit der Ausführung zweiter Geleise entscheidend sind, nämlich: 1. Stärke des Personen- und Güterverkehrs und Zahl der täglich verkehrenden Züge, 2. Steigungs- und Krümmungsverhältnisse, 3. Grösste Stationsentfernung, 4. Häufung der Zugkreuzungen und dadurch Erschwerung des Fahrdienstes im besonderen bei Fahrdienststörungen und hiernach Häufigkeit der Zugverspätungen, so ist von der Linie Passau-Nürnberg vor allem die mit starken Steigungen behaftete Theilstrecke Nürnberg-Prüfening, welche zugleich erhebliche Stationsentfernungen aufweist, nach der Bedeutung des Verkehrs wie nach der Schwierigkeit der Gestaltung und ungestörten Durchführung des Fahrplans als des zweiten Geleises vordringlich bedürftig zu erachten. Es entstand hiernach die Frage, ob mit den beiden Strecken Irrenlohe-Oberkotzau mit 126,7 km und Nürnberg-Prüfening, bezw. Regensburg mit 100,6 km, zusammen 227,3 km das Programm des zweigeleisigen Ausbaues der Staatsbahnen für die nächsten beiden Jahre nicht zu erschöpfen sein würde, die Gesetzesvorlage daher auf die bezeichneten Strecken zu beschränken wäre. Indessen ist zu berücksichtigen, dass auf der Strecke Obertraubling-Passau, welche allerdings günstige Steigungsverhältnisse aufweist, mehrere Stationen, vornehmlich Straubing und Vilshofen, dringend eines umfassenderen Umbaues bedürfen. Es könnte nun nicht für praktisch erachtet werden, die nicht weiter zurückzustellenden Stationsumbauten zunächst für den eingeleisigen Betrieb durchzuführen und mit dem zweigeleisigen Ausbau der Strecke in Kürze wiederholte Geleiseänderungen vorzunehmen. Deshalb und um wiederholte Postulirung von Krediten für die gedachten Stationsumbauten zu vermeiden, wurde die rund 109,7 km lange Linie Obertraubling-Passau in den Gesetzentwurf gleichfalls mit aufgenommen. Hierbei ist auch nicht ausser Betracht gelassen worden, dass die Strecken Irrenlohe-Wiesau, Nürnberg-Prüfening und Obertraubling-Passau, welche bereits bei der Anlage im Erdkörper und in den Kunstbauten ausnahmlich der eisernen Brückenüberbauten für das zweite Geleise hergestellt wurden, in dieser Richtung nur geringer Ergänzungsbauten bedürfen, daher bei dem Umfange der Bauarbeiten minder in das Gewicht fallen. Es ist übrigens nicht beabsichtigt, auch die Doppelbahn in der Strecke Passau-Obertraubling gleichzeitig mit jener in der Strecke Regensburg-Nürnberg herzustellen, sondern es soll in der Hauptsache letztere Strecke zunächst in Angriff genommen und fertiggestellt werden, während in der Linie Obertraubling-Passau nur die vordringlichsten Theilstrecken sogleich zum Angriff kommen sollen, insoweit dies die Verhältnisse erfordern und die zulässige Inanspruchnahme der Kräfte der zur Verfügung stehenden bautechnischen Beamten es möglich erscheinen lassen wird. Die übrigen Strecken würden erst nach Vollendung der Doppelbahn Regensburg-Nürnberg mit dem zweiten Geleise versehen werden. Hiernach sind für das Weitere zunächst nachfolgend verzeichnete Strecken für den zweigeleisigen Ausbau mit den beigesetzten Längen und Bausummen vorgesehen: 1. Irrenlohe-Oberkotzau: Länge 126,7 km, Kostenbetrag im ganzen 9 780 000 ℳ, 2. Nürnberg-Regensburg: Länge 100,6 km, Kostenbetrag im ganzen 6 333 000 ℳ, 3. Obertraubling-Passau: Länge 109,7 km, Kostenbetrag im ganzen 7 325 000 ℳ. Die kilometrischen Kosten berechnen sich im Mittel zu 69 550 ℳ, daher etwas höher als die Kosten der 1. und 2. Serie von Doppelbahnen. Diese Mehrung der kilometrischen Kosten findet ihre Begründung im allgemeinen in der Aufnahme zahlreicher Unterfahrten und Bahnüberbrückungen mit zum Theil erheblichen Kostensummen und in der gebotenen umfassenden Erweiterung bedeutenderer, insbesondere Trennungsstationen, als Weiden, Wiesau, Redwitz, Plattling, dann Straubing und Vilshofen und im besonderen bei der Theilstrecke Wiesau-Oberkotzau in den auszuführenden erheblichen Erdarbeiten. — Mit Herstellung der vorbezeichneten Doppelgeleise wird die Länge derselben auf rund 1 679 km oder nahe 34 % der Gesammtlänge der Bayerischen Staatseisenbahnen steigen und möchte damit dem vordringlichsten Bedarf für den Durchgangsverkehr Genüge geleistet sein. Da aber die Gesammtlänge der wichtigeren Bayerischen Durchgangslinien mit Schnellzugverkehr sich auf etwas mehr als 2 700 km stellt, so ist nicht ausgeschlossen, dass im Laufe der nächsten Jahre an der einen oder anderen der auch nach Erfüllung des bisherigen Programms noch nicht mit Doppelgeleise versehenen Durchgangsrouten bei wachsendem Verkehr die Nöthigung, das zweite Geleise zu legen, eintritt. Ausserdem sind auch einzelne Linien, die nicht zu den Durchgangsrouten gehören, aber einen ungewöhnlich grossen lokalen Verkehr zu bewältigen haben, schon jetzt mit Zügen derart belastet, dass mit noch weiter steigendem Verkehr in absehbarer Zeit auch auf diesen Linien die Legung des zweiten Geleises kaum wird umgangen werden können. — B e s c h a f f u n g v o n F a h r m a t e r i a l u n d A u s r ü s t u n g b e r e i t s v o r h a n d e n e r F a h r z e u g e. Durch das Gesetz vom 29. Dezember 1891, betreffend den zweigeleisigen Ausbau der Staatseisenbahnen und die Beschaffung von Fahrmaterial, wurden der Königlichen Staatsregierung die Mittel zur Verfügung gestellt, um zur Vermehrung des Fahrmaterials infolge gesteigerten Verkehrs und zum Ersatze des in der 20. Finanzperiode ausrangirten Fahrmaterials 123 Lokomotiven verschiedener Gattung, 3 Salonwagen, 265 Personenwagen verschiedener Klassen, 30 Bahnpostwagen, 45 Dienstwagen für Personenzüge, 610 gedeckte Güterwagen, 25 Kühlwagen, 582 offene Güterwagen und 150 Bahndienstwagen zu beschaffen. Gleichzeitig wurden die Mittel bewilligt, um 90 Lokomotiven mit Geschwindigkeitsmessern zu versehen, 200 Personenwagen mit Gasbeleuchtung, 100 desgleichen mit Dampfheizung, 150 desgleichen mit Aborten und 300 Güterwagen mit Luftdruckbremsen auszurüsten. Das vorbezeichnete Fahrmaterial ist zur Anschaffung gelangt und bereits abgeliefert, während die erwähnten Aptirungsarbeiten theils durchgeführt, theils noch in der Ausführung begriffen sind. Infolge einer erheblichen Erübrigung, welche aus günstigen Preisabschlüssen für das Fahrmaterial erzielt wurde, konnten ausserdem, unter Zuziehung des Kreditrestes, welcher aus der Fahrmaterialdotation für 1889 noch

verfügbar war, weiterem Bedürfnisse entsprechend, 2 Lokomotiven, 1 Küchenwagen für den Allerhöchsten Dienst, 10 Lazarethwagen, als Hilfswagen bei Unfällen, 5 Personenwagen I./II. Klasse nach dem Interkommunikationssysteme für den Durchgangsverkehr, 100 gedeckte Güterwagen, 100 offene Güterwagen, 46 Dienstwagen und 35 Geschwindigkeitsmesser für Lokomotiven beschafft werden. Durch diese bedeutenden Nachschaffungen, zu welchen noch die auf Rechnung des Eisenbahnbetriebes für die 21. Finanzperiode bewilligten Fahrmaterialbeschaffungen kommen, war es möglich, den am Ende der 20. Finanzperiode bestandenen, sowie noch einigen, im Laufe der 21. Finanzperiode aufgetauchten Bedürfnissen gerecht zu werden. Wenn nun auch der Wagenpark für die dermaligen Verkehrsverhältnisse im allgemeinen als ausreichend erscheint und in dieser Hinsicht nur noch ein geringer Bedarf an Dienstwagen für den Schnellzug - Durchgangsverkehr besteht, so liegen doch die Verhältnisse im Lokomotivparke infolge der ständigen Zunahme des Verkehres und damit der Leistung und Ausnutzung der Lokomotiven, sowie infolge des allzu hohen Alters eines grossen Theiles derselben derart, dass eine weitere Beschaffung neuer, leistungsfähigerer Lokomotiven im Lauf der 22. Finanzperiode dringend geboten erscheint. Die Leistung der Lokomotiven, welche im Jahre 1890 auf 30 549 638 Lokomotivkm und 1 570 133 Rangir- und Reservestunden gestiegen war, hat sich im Jahre 1892 auf 35 393 165 Lokomotivkilometer und 1 735 322 Rangir- und Reservestunden erhöht. Dem weiter unten nachgewiesenen thatsächlichen Bedarf an Fahrmaterial entsprechend wird daher die Anschaffung von 110 Lokomotiven und 30 Dienstwagen für Schnellzüge für nöthig erachtet. Wie früher, ist auch in der kommenden Finanzperiode in Aussicht genommen, bei einer Anzahl vorhandener Lokomotiven, behufs Erhöhung der Fahrsicherheit, Geschwindigkeitsmesser anzubringen, in älteren Personenwagen die Oelbeleuchtung durch Gasbeleuchtung zu ersetzen und eine grössere Zahl vorhandener Personenwagen mit Aborten zu versehen, durch welche Aptirungen sowohl der Fahrkontrole, als auch den Ansprüchen des reisenden Publikums Rechnung getragen wird. I. L o k o m o t i v e n. Die unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Verkehrs erfolgte Ausgestaltung der Fahrordnungen hat auch in den letzten Jahren zur Vermehrung der Züge gedrängt. Naturgemäss musste hiermit die Gesammtleistung der Lokomotiven ständig zunehmen und war dieselbe, trotz der erheblichen Vermehrung des Lokomotivparks im Laufe der 21. Finanzperiode nur durch stärkere Ausnutzung und Anstrengung der einzelnen Lokomotive zu erreichen. Die Zunahme dieser Anforderungen erhellt aus folgenden Daten. Es wurden geleistet:

im Jahre	von den Personenzug-	und Güterzug-Lokomotiven
1880	14 871 832 km	10 880 075 km
1890	16 026 803 „	11 813 211 „
1891	17 372 768 „	12 970 937 „
1892	18 291 581 „	13 949 226 „

Im Durchschnitt trifft auf e i n e Lokomotive:

im Jahre	bei den Personenzug-	und Güterzug-Lokomotiven
1889	33 571 km	26 217 km
1890	36 260 „	27 926 „
1891	38 130 „	30 049 „
1892	38 428 „	30 063 „

Die Einzelleistung der Lokomotiven ist demnach im Jahre 1891 wieder erheblich gestiegen und hat sich trotz der Vermehrung der letzteren im Jahre 1892 auf gleicher Höhe erhalten. Schon vor dem Jahre 1891 konnte die Einzelleistung der Lokomotiven nur dadurch gesteigert werden, dass die Maschinen, von welchen früher jede einem besonderen Bedienungspersonal zugetheilt war, während der grösseren Ruhepausen des letzteren durch ein anderes Personal zu Zwischenfahrten benutzt wurden. Es war angenommen, dass dieses sogenannte „Gruppensystem“ nicht weiter ausgedehnt, sondern in der Folge thunlichst beschränkt werden sollte. Dies war jedoch wegen der Zunahme der Einzelleistungen der Lokomotiven, welche in den Jahren 1891 und 1892 statthatten, nicht thunlich und musste trotz der Vermehrung der Lokomotiven das System der Zwischenfahrten weiter durchgeführt und ausgedehnt werden. Wollte man jetzt wieder allgemein auf die früher angewendete und als wünschenswerth erachtete Zuweisung jeder Maschine an ein einziges bestimmtes Bedienungspersonal zurückkommen, so wäre eine ganz ungewöhnlich grosse Vermehrung des Lokomotivparkes nothwendig. Diese hätte aber nicht nur die Aufwendung erheblicher Geldmittel für die Beschaffung der neuen Lokomotiven im Gefolge, sondern es würden sich auch grössere dauernde Ausgaben für die Instandhaltung derselben ergeben. Ausserdem wären noch bedeutende Mittel aufzuwenden für die Besetzung der Lokomotiven mit Personal, sowie für die Erweiterung der Werkstätten und der Lokomotivremisen. Diese Erwägungen und insbesondere die eingeführten Vorschriften über Bemessung der täglichen Dienstzeit des Personals haben die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen, welche sich in dieser Richtung fast alle in der gleichen Lage wie die Bayerische befinden, veranlasst, die Einführung eines Systems der Lokomotivbenutzung anzustreben, welche der eingetretenen Verkehrssteigerung Rechnung trägt, ohne zu grosse Kosten aufwenden und das Personal über Gebühr in Anspruch nehmen zu müssen. Es wurden zu dem Ende Versuche mit den durch die Studien Deutscher Eisenbahnfachmänner bekannt gewordenen, auf Nordamerikanischen Bahnen üblichen Bedienungsweisen der Lokomotiven vorgenommen und fand besonders das System der D o p p e l b e s e t z u n g d e r L o k o m o t i v e n in Deutschland vielfach Aufnahme. Da bei diesem zwei Lokomotivführern eine Lokomotive zur abwechselnden Bedienung zugewiesen ist und der Dienst in der Weise durchgeführt wird, dass nach Rückkunft des einen Führers der zweite mit der gleichen Maschine nach kurzer, für die Einnahme von Wasser und Kohlen und Instandsetzen des Feuers erforderlichen Pause die Fahrt fortsetzt, so kann hierdurch, ohne dass die Maschine, wie bei dem Gruppensystem, in viele Hände gelangt, eine bedeutende Ausnutzung der Lokomotive erzielt werden. Die Gesammtzahl des nöthigen Personals wird sich zwar um ein Geringes erhöhen, dagegen vermindert sich die Zahl der im Dienst stehenden Maschinen erheblich und werden ausgiebige Reserven für in Reparatur stehende Lokomotiven und Sonderleistungen verfügbar. Es wird als vortheilhaft und zweckmässig erachtet, zu dieser Art der Lokomotivbenutzung, soweit als irgend thunlich, auch bei den Bayerischen Staatseisenbahnen überzugehen, da nur hierdurch einer ganz ausserordentlichen Vermehrung des Lokomotivparkes mit ihren Folgen wenigstens insolange wird begegnet werden können, bis weitere unvorherzusehende Verkehrssteigerungen eine solche zur unabweisbaren Nothwendigkeit machen werden. Eine starke Ausnutzung der Lokomotiven, wie sie durch Doppelbesetzung erzielt werden kann, setzt aber durchweg leistungsfähige und gutgebaute Maschinen voraus. Wenn auch der Bayerische Lokomotivpark in seinen seit etwa 20 Jahren erfolgten Nachschaffungen hinsichtlich der Konstruktion und Leistung im wesentlichen den heutigen Anforderungen zu genügen vermag, so enthält derselbe doch eine bedeutende Zahl alter Lokomotiven, die derzeit noch im Zugdienste verwendet werden, bei welchen aber eine stärkere Ausnutzung infolge ihrer Bauart und geringeren Leistungsfähigkeit nicht zulässig erscheint. So ist noch eine Reihe von Maschinen vorhanden, welche in einem Alter zwischen 30 und 48 Jahren stehen. Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Statistik der Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1891/92 betrug das Durchschnittsalter einer Lokomotive am Ende des Jahres 1891 bei den: Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen 19,53 Jahre, Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen 16,67 Jahre, Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen 15,42 Jahre, Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen 13,98 Jahre, Königlich Preussischen Staatseisenbahnen 12,72 Jahre. Ueber 25 Jahre alte Lokomotiven befinden sich im Bayerischen Parke 26,4 %, im Preussischen nur 6,9 %. Im Alter bis zu 10 Jahren stehen dagegen in Preussen 42,9 %, in Bayern 22,6 % der Lokomotiven. Die eingehend gepflogenen Erhebungen über die Möglichkeit und Wirkung der Einführung der Doppelbesetzung der Lokomotiven bei den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen haben nun ergeben, dass dieses System auf den frequentesten Linien, namentlich bei Personenzügen, in beschränkterer Weise aber auch bei Güterzügen, nicht nur mit grossem Vortheile angewendet werden könnte, sondern dass auch die gegenwärtig vorhandene Zahl an Maschinen ausreichen würde, um den Anforderungen der derzeitigen Verkehrshöhe Genüge zu leisten. Hierbei würde gegenüber dem gegenwärtigen Verhältnisse noch eine erheblich höhere Reserve bleiben, um für den erhöhten Reparaturstand und Sonderleistungen genügende Deckung zu finden. Zur Durchführung der Doppelbesetzung in der für die nächste Finanzperiode geplanten Ausdehnung wäre jedoch erforderlich, dass 84 Stück der alten, für die Doppelbesetzung nicht mehr geeigneten Maschinen durch neue, leistungsfähigere ersetzt und zu dem Behufe 78 P e r s o n e n z u g - und 6 G ü t e r z u g m a s c h i n e n neu beschafft werden. Ein weiteres Bedürfniss zur Beschaffung neuer Maschinen hat sich durch die Einführung schnellfahrender Güterzüge ergeben. Wenn auch durch zweckmässige Festsetzung der Geschwindigkeiten der Züge auf den Steigungen und durch bessere Ausnützung der Gefälle mit den vorhandenen neueren Güterzuglokomotiven auf Strecken mit weniger starken Steigungen eine grössere Durchschnittsgeschwindigkeit der Züge bei gleichbleibender Belastung wird zu erzielen sein, so sind doch auf den mit vielen und starken Steigungen versehenen Linien stärkere Maschinen als die bisherigen nothwendig, damit die Vortheile der schnellfahrenden Güterzüge auch hier vollauf zur Geltung kommen können. Ebenso sind stärkere Güterzuglokomotiven nöthig, um die vielen Vorspannleistungen und mit diesen den Bedarf an Reservemaschinen zu mindern. Benöthigt sind an solchen leistungsfähigeren G ü t e r z u g l o k o m o t i v e n 26 S t ü c k, welche als Ersatz der gleichen Zahl alter, den

heutigen Betriebsverhältnissen nicht mehr entsprechender Maschinen zu dienen hätten. — Dienstwagen für den Schnellzug-Durchgangsverkehr. Trotzdem im Laufe der 21. Finanzperiode eine grössere Zahl Dienstwagen für Personen- und Güterzüge beschafft wurden, haben sich durch Neugestaltung der Verkehrsverhältnisse neuerdings Anforderungen ergeben, welche durch die vorhandenen Dienstwagen nicht befriedigt werden können und daher eine Neubeschaffung solcher Wagen bedingen. In erster Linie ist es das Bestreben der Eisenbahnverwaltungen, die dem internationalen Verkehre dienenden Schnellzüge in der kürzesten Zeit und ohne Belästigung der Reisenden über ihre Linien zu führen. Dieses Bestreben, welches mit der Einstellung der Durchgangswagen seinen Anfang nahm und durch allmähliche Verbesserungen in dem Zugbegleitdienste und der Gepäck- und Zollabfertigung sich erweiterte, drängt nunmehr dahin, möglichst geschlossene Züge mit Einschluss der Dienst- und Gepäckwagen durchzuführen, um auf den Uebergangs- und Anschlussstationen die durch das Umstellen der Wagen noch erforderlichen längeren Aufenthalte zu kürzen und die lästigen Rangirmanöver möglichst einzuschränken. Es müssen daher besonders die Dienstwagen so gebaut und eingerichtet sein, dass deren Uebergang auf die Linien der anderen Verwaltungen möglich ist. Ferner wird als ein Bedürfniss empfunden, diese schnellfahrenden Züge im Interesse der Fahrsicherheit möglichst zu entlasten, und sollen besonders die mitzuführenden Gepäckwagen dadurch beseitigt werden, dass die Dienstwagen eine solche Bauart erhalten, dass dieselben das Reisegepäck vollständig aufnehmen können und bei den Zügen, in welchen durchwegs das Interkommunikationssystem durchgeführt ist, auch die Zollabfertigung im Zuge ermöglichen. Da im Wagenparke der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen Dienstwagen nicht vorhanden sind, welche obigen Anforderungen entsprechen würden, so ist es nicht zu umgehen, solche Wagen zu beschaffen, um die Antheilnahme an dem internationalen Verkehr aufrecht halten zu können. Einschliesslich der nothwendigen Reservewagen besteht hierfür ein Bedarf von 30 Dienstwagen, gebaut nach dem Interkommunikationssystem mit grossem Gepäck- und eigenem Zollabfertigungsraum.

Vom Büchertisch.

Vom rollenden Flügelrad. Darstellung der Technik des heutigen Eisenbahnwesens von A. von Schweiger-Lerchenfeld. Mit ca. 300 Abbildungen, darunter zahlreichen Vollbildern. In 25 Lieferungen à 60 h. = 50 ₰. Wien, Pest, Leipzig, A. Hartleben.

Es ist eine äusserst glückliche, ja man kann sagen, geniale Idee, welche der wohlbekannte Schriftsteller in diesem Buche zu verwirklichen bestrebt ist: eine volksthümliche, jedem gebildeten Leser verständliche Schilderung all' der vielen Elemente des Eisenbahnwesens zu bieten — vom Bau der Schienenwege angefangen bis zu der äusserst komplizirten Maschinerie eines grossen Betriebes — und diese Schilderung durch zahlreiche Abbildungen nach gelungenen Originalen zu vervollständigen und zu beleben. Das Werk wendet sich zunächst an jeden Gebildeten, welcher für das Eisenbahnwesen Interesse hegt; aber es wird auch dem Fachmann, besonders in den Illustrationen, viel Neues und Bemerkenswerthes zeigen. Der Verfasser, der sich schon mit mehreren technisch-populären Werken die Gunst des Lesepublikums errungen, gedenkt nach einer allgemeinen, der Entwickelung des Eisenbahnwesens gewidmeten Uebersicht, den Schienenweg zu schildern, sodann die Eisenbahnfahrzeuge eingehend zu besprechen, die Stationen und das Signalwesen zu beschreiben, den Betrieb und Bahnschutz vor Augen zu führen und mit einem Kapitel über Stadt-, Industrie-, Feld- und Militärbahnen zu schliessen.

Die vorliegende erste Lieferung lässt nach Text und Illustrationen das Beste erhoffen; speziell erwähnt sei die frische, anregende und fesselnde Darstellungsweise. Die Ausstattung ist sehr hübsch und macht dem Verlage alle Ehre.

A. B.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. November 1893 wird im Betriebsamtsbezirk Königsberg i/Pr. die 18,9 km lange Bahnstrecke Pillkallen-Rautenberg, Fortsetzung der Strecke Stallupönen-Pillkallen, dem öff ntlichen Verkehr übergeben werden. Auf den alsdann von der Eisenbahnlinie Tilsit-Stallupönen eröffneten Theilstrecken Tilsit-Ragnit und Stallupönen-Rautenberg wird der Betrieb nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands und mit folgendem Fahrplan erfolgen:

km	Zug 1851	Zug 1853	Zug 1855		Stationen		Zug 1852	Zug 1854	Zug 1856
	2.—4. Klasse						2.—4. Klasse		
0,0	7.00	12.32	5.18	Abf.	Tilsit	Ank.	8.33	3.51	8.10
8,7	7.20	12.52	5.38	↓	Girschunen	↑	8.19	3.31	7.51
13,2	7.30	1.02	5.48	Ank.	Ragnit	Abf.	8.10	3.20	7.40
20,2					Klapaten				
30,4					Naujeningken				
39,7	7.32	2.20	6.50	Abf.	Rautenberg	Ank.	7.17	2.05	6.35
45,2	7.43	2.31	7.01	↓	Drozwalde	↑	7 07	1.55	6.25
49,2	7.51	2.39	7.09		Schorellen		6.59	1.47	6.17
58,6	8.12	3.01	7.31		Pillkallen		6.42	1.30	6.00
66,0	8.26	3.18	7.48	↓	Schwirgallen	↑	6.24	1.08	5.38
76,2	8.43	3.40	8.10	Ank.	Stallupönen	Abf.	6.06	12.45	5.15

Von den Stationen dienen Pillkallen, Schorellen und Rautenberg dem Personen- und Güter-, der Haltepunkt Drozwalde nur dem Personenverkehr. Die Personen- und Gütertarife sind bei unseren Fahrkarten-Ausgabestellen verkäuflich.

Bromberg, den 19. Oktober 1893. (2294)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien wird die an der Lokalbahn Cilli-Wöllan gelegene Station Ritzdorf fernerhin die Bezeichnung „Ritzdorf an der Pack" führen.

Berlin, den 21. Oktober 1893. (2295)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Güterverkehr.

Eröffnung der Station Zerrenthin für den Wagenladungs-Güterverkehr. Am 1. November d. J. wird die zwischen den Stationen Löcknitz und Pasewalk belegene Station Zerrenthin für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet. Der Frachtberechnung werden bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen im Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin sowie im Wechselverkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen die bei Anstoss von 10 km an Löcknitz bezw. von 8 km an Pasewalk sich ergebenden jeweilig niedrigsten Gesammtentfernungen zu Grunde gelegt.

Sendungen nach Zerrenthin dürfen nur frankirt, von dort nur unfrankirt, in beiden Richtungen ohne Nachnahme zur Auflieferung gelangen.

Die Abfertigung von Stückgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Berlin, im Oktober 1893. (2296MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 20. Oktober d. J. wird die bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungsgütern befugte Haltestelle Gultowy auch für den Stückgut- und Eilstückgutverkehr eröffnet.

Bromberg, den 19. Oktober 1893. (2297)

Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. November d. J. treten für die Beförderung von lebenden Thieren (ausgenommen Pferde) im Verkehre zwischen Parchim (Station der Mecklenburgischen Südbahn) und Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) folgende Frachtsätze in Kraft:

Entfernung	Vieh in einbödigen Wagen	Vieh in mehrbödigen Wagen
308 km	6,48 ℳ	8,54 ℳ

für 1 qm Ladefläche.

Ueber die Höhe der ausserdem noch zur Erhebung kommenden Ueberfuhrgebühren ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 17. Oktober 1893. (2298)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zuckerverkehr nach der Schweiz. Mit sofortiger Wirkung werden für Zucker aller Art, welcher Schweizerischerseits zum Eingang in die Schweiz verzollt wird, folgende Frachtsätze eingeführt:

Nach Basel Bad. Bahnhof von	5 000 kg	10 000 kg
	Pfennig für 100 kg	
Frankenthal	121	94
Waghäusel	104	81

Karlsruhe, den 20. Oktober 1893. (2299)
Generaldirektion.

Schmalspurige Eisenbahn Hetzdorf-Eppendorf. Die besonderen Bestimmungen und Tarife für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf der obenbezeichneten Schmalspurbahnlinie sind erschienen und können durch unsere Stationen käuflich bezogen werden.

Die ergänzenden Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind von dem Königlich Sächsischen Finanzministerium genehmigt worden.

Der Tag der Betriebseröffnung wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Dresden, am 19. Oktober 1893. (2300)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch - Ungarischer Verband. Mit Gültigkeit ab 1. November 1893 bis auf Widerruf gelangt für Queckenwurzel-Transporte ab Egbell, Station der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, nach Breslau Oderhafen unter Aufrechterhaltung der für Güter des Spezialtarifs III gültigen Tarifbestimmungen der Frachtsatz von 1,37 ℳ pro 100 kg zur Anwendung.

Breslau, den 23. Oktober 1893. (2301)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Oesterreich-Ungarischer Verband. Verkehr mit Oesterreich. Am 15. November d. J. kommen direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6b für Oelsaaten und Malz etc. in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Hohenau (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) einerseits und verschiedenen Deutschen Stationen andererseits zur Einführung.

Näheres über die Höhe dieser Sätze ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren. (2302)

Magdeburg, den 21. Oktober 1893.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Preussisch - Bayerischer Verkehr. Der am 1. November d. J. in Kraft tretende Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und der Tariftabellen, sowie Berichtigungen des Haupttarifs. Der erhöhte Schnittsatz für Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden im Verkehre mit Cöthen findet erst vom 15. Dezember d. J. ab Anwendung. Der Nachtrag kann von den Verbands-Abfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden.

Erfurt, den 18. Oktober 1893. (2303)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. November 1893 tritt zum **Südostpreussischen Verbandsgütertarif** der Nachtrag X in Kraft.

Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen Gr. Lindenau und Königsberg O. S. B. Lizentbahnhof, ermässigte Frachtsätze für Grajewo, Lötzen, Prostken, Rastenburg, Widminnen, Wöterkeim sowie bereits früher veröffentlichte Tarifänderungen.

Abdrücke des Nachtrags X sind von den Fahrkarten-Ausgabestellen der Verbandsstationen zu beziehen.

Bromberg, den 18. Oktober 1893 (2304)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Buchhorst. Am 1. November d. J. wird die im Verkehr mit der Haltestelle Buchhorst bestehende Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse, wonach Sendungen von Buchhorst nur in Frachtüberweisung, nach dieser Haltestelle nur in Frankofracht angenommen werden und Sendungen mit Nachnahmebelastung ausgeschlossen sind, aufgehoben. (2305)

Magdeburg, den 21. Oktober 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehre Hannover-Magdeburg und Magdeburg-Oldenburg. Am 1. k. Mts. tritt zu den Gütertarifen für die vorbezeichneten Verkehre je ein Nachtrag 7 in Kraft. Dieselben enthalten ausser verschiedenen bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs Entfernungen und Frachtsätze für die für den Wagenladungs-Verkehr neu aufgenommene Station Miesterhorst des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie neue Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II von den Eisen- etc. Versandstationen des Direktionsbezirks Magdeburg nach den Seehafenstationen des Direktionsbezirks Hannover bezw. der Oldenburgischen Staatsbahn. (2306)

Magdeburg, den 23. Oktober 1893.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. November 1893 tritt zum Binnengütertarif des Direktionsbezirks Bromberg der Nachtrag 2 in Kraft. Derselbe enthält neue bezw. ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Getreide und Holz im Verkehr mit den Stationen der Strecken Fordon-Culmsee bezw. Lissomitz-Gottersfeld, neue Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs 1 und 2 im Verkehr von Landsberg a. W. und den Berliner Bahnhöfen sowie bereits früher veröffentlichte Tarifänderungen.

Abzüge des Nachtrages können durch die Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks bezogen werden.

Bromberg, den 19. Oktober 1893. (2307)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II werden mit Wirkung vom 1. November d. J. ab in erheblich erweitertem Umfange Ausnahme - Frachtsätze zur Einführung gebracht, und zwar sowohl für den Ausfuhrverkehr, als auch für den Platzverkehr der in Betracht kommenden Seehafen- und Küstengebietsstationen des diesseitigen Bezirks.

Für den Bereich der diesseitigen Geschäftsführung erfolgt die Einführung der fraglichen Ausnahmetarife durch folgende Tarifnachträge, welche zum Theil auch noch andere weniger erhebliche Tarifänderungen enthalten:

1. Nachtrag 1 zum Gütertarif für den Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona vom 1. Mai 1893,
2. Nachtrag 1 zum Staatsbahn - Gütertarif Altona - Breslau vom 1. Juni 1893,
3. Nachtrag 2 zum Staatsbahn-Gütertarif Altona - Bromberg vom 1. Januar 1893,
4. Nachtrag 1 zum Staatsbahn-Gütertarif Altona-Magdeburg vom 15. April 1893,
5. Nachtrag XIII zum Staatsbahn-Gütertarif Altona - Frankfurt a/M. vom 1. August 1887.

Wesentlichen Ermässigungen und Tariferleichterungen stehen in vereinzelten Fällen geringe Tariferhöhungen gegenüber. Letztere treten indess erst mit dem 1. Januar 1894 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt bis zum Erscheinen der vorbezeichneten Tarifnachträge auf schriftliche Anfrage unser Tarifbüreau.

Altona, den 18. Oktober 1893. (2308)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Eisenbahnverband. (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr) Tarif Theil V Heft 2 vom 1. April 1893.

1. Mit Wirksamkeit vom 1. November l. J. ermässigen sich die Frachtsätze nach Cadolzburg um 7, nach Füssen und Wolfratshausen um je 10 und nach Zirndorf um 2 ℳ für 10 000 kg.
2. Der Stationsname Radnitz ist seit 1. Oktober 1893 in Stupno-Bras geändert worden.

München, den 18. Oktober 1893. (2309)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Oktober wird die unterm 3. d. Mts. bekannt gemachte Frachtermässigung für künstliche Düngemittel auch auf den Artikel „Thomasmehl“ (Thomasphosphatmehl, Thomasschlackenmehl) ausgedehnt.

Karlsruhe, den 19. Oktober 1893. (2310)
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 25. d. Mts. treten für den Güterverkehr zwischen den Stationen Heinebach einerseits und Gross-Umstadt sowie Höchst-Neustadt andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betreffenden Güterabfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Erfurt, den 18. Oktober 1893. (2311)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr. Am 1. Dezember 1893 wird der Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerische Verbands-Gütertarif Theil V Heft 1 (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr) neu herausgegeben.

Der gleichnamige Tarif vom 1. November 1890 sammt Nachträgen wird hierdurch aufgehoben und ersetzt. Soweit jedoch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis zum 15. Dezember l. J. in Geltung.

München, den 19. Oktober 1893. (2312)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. November 1893 treten die Nachträge VII zu den Tarifheften 1—3 in Kraft, die im Wesentlichen folgendes enthalten

1. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Gummersbach, Holzwipper, Kotthausen. Marienheide des Direktionsbezirks Elberfeld, Lommersweiler und Welldorf des Direktionsbezirks Köln (linksrh.) sowie Dornreichenbach und Gautzsch der Königlich Sächsischen Staatsbahnen.
2. Anderweite, theilweise erhöhte Entfernungen für die Stationen Köln Ehrenfeld, Köln Eilgutabfertigung, Köln Gereon, Köln Longerich, Köln Nippes alter Bhf., Köln Nippes Hauptwerkstätte, Köln Rheinstation, Köln Süd, Köln Thürm-

chen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), Derschlag, Dieringhausen, Ehreshoven, Engelskirchen, Niedersessmar, Overath und Ründeroth des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), Jägersgrün, Rautenkranz und Schöneck der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Berichtigung von Entfernungen.

Die gegen seither erhöhten Entfernungen treten erst am 15. Dezember 1893 in Wirksamkeit.

Abzüge der Nachträge sind durch die betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Dresden, am 20. Oktober 1893. (2313)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 1. November l. J tritt für die direkte Abfertigung von Gütern des Spezialtarifs III im Verkehr zwischen Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und Stationen der Prinz Heinrichbahn ein neuer Tarif, als Theil II Heft Nr. 14 des Verbandstarifs für den obenbezeichneten Verkehr, in Kraft. Verkaufspreis 0,15 ℳ.

Köln, den 20. Oktober 1893. (2314)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. Mit Wirkung vom 1. November d. J. ab wird die Station Zittau des Direktionsbezirks Berlin in den für Giesserei-Roheisen im vorbezeicheten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif 11 einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft. (2315)

Frankfurt a. M., den 22 Oktober 1893
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag 2 zum Magdeburg-Bayerischen Gütertarif in Kraft. Durch denselben werden neben einigen bereits früher eingeführten Aenderungen direkte Frachtsätze mit einer Anzahl von Stationen Bayerischer Lokalbahnen hergestellt. Soweit diese Stationen gegenwärtig noch nicht dem Betriebe übergeben sind, gelten die betreffenden Frachtsätze erst vom Tage der Betriebseröffnung ab.

Der Nachtrag enthält ferner theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Salzburg und den Stationen Braunschweig, Buckau, Halle a./S., Magdeburg, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg sowie einige Aenderungen in den Frachtsätzen für den Verkehr mit den Bayerischen Privat-Lokalbahnstationen.

Der Ausnahmetarif 1, Abtheilung C für Schleifholz, findet auf den unter Ziffer a genannten Artikel „Schwartenbretter zu Grubenzwecken bestimmt“ keine Anwendung mehr. Die hiermit für diesen Artikel verbundene Frachterhöhung tritt erst am 16. Dezember d. J. in Wirksamkeit. Neu aufgenommen wird durch den Nachtrag der Ausnahmetarif 8 für eine grössere Anzahl von Artikeln bei Aufgabe als Stückgut im Verkehr zwischen Salzburg und den oben genannten Stationen des Bezirks der unterzeichneten Verwaltung.

Magdeburg, den 19. Oktober 1893. (2316)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 1. November 1893 tritt im Ostdeutsch-Ungarischen Verbande an Stelle des ab 15. Oktober 1891 gültigen Getreideausnahmetarifs nebst Anhang ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Oelsaaten, Kleie etc. in Kraft.

Die durch den neuen Tarif eintretenden Ermässigungen beruhen auf Aenderung der Streckensätze der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen.

Soweit durch den vorliegenden Tarif Erhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Dezember 1893 ab.

Der neue Getreidetarif kann bei den bekannten Dienststellen zum Preise von 2,00 ℳ bezogen werden

Breslau, den 20. Oktober 1893. (2317)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Verkehre Frankfurt a./M.-Berlin, -Hannover -Köln rrh., -Oldenburg. Am 1. November d. J. kommen in den vorgenannten Verkehren, an Stelle der bisherigen, neue Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II zur Ausfuhr über See und nach den Hafenstationen der Nord- und Ostsee zur Einführung. Die Waarenverzeichnisse der neuen Ausnahmetarife sind auf sämmtliche Artikel dieser Art, welche den Spezialtarifen I und II angehören, ausgedehnt worden

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen. (2318)

Frankfurt a/M., den 19. Oktober 1893.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Verkehr Ungarn-Russland. Getreideverkehr Russisch-Oesterreichischer Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits. Gültigkeit der Frachtsätze für Granica transit resp. Szczakowa transit. (Unter Aufhebung der im Verordnungsblatt Nr. 120 vom 17. Oktober 1893 Seite 1895 verlautbarten Kundmachung.) Das im Nachtrag I zum Gütertarif vom 1. Juli n St. 1892 für den Oesterr.-Ung.-Russischen Grenzverkehr, im Nachtrag II zum Ausnahmetarif für Getreide etc. vom 1. November 1892, im Nachtrag I zum Tarif vom 1. Dezember 1892 für den Verkehr Ungarn-Russland, dann im Verordnungsblatt Nr. 103 vom 5. September 1893 Seite 1637, für den Ausnahmetarif für Getreide etc im Verkehr Russisch-Oesterreichischer Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerischer Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits verlautbarte Verzeichniss jener Russischen Bahnen, nach und von welchen die in diesen Tarifen für Granica trs. resp. Szczakowa trs. enthaltenen Frachtsätze zur Anwendung gelangen, tritt ausser Kraft und ist durch nachstehendes zu ersetzen:

Baltische Eisenbahn, Baskuntschakbahn, Borowitschibahn, Brest-Cholm, Dwinsk-Witebsk, Finnländische Bahnen, Iwangorod-Dombrowabahn (exkl. Sosnowice loko), Libau-Romnybahn (exkl. der Strecke Bachmatsch-Romny), Lodzer Eisenbahn, Mitauer, Moskau-Brester, Moskau-Jaroslawl, Jaroslawl-Wologda, Moskau-Kurskbahn (exkl. Kursk), Moskau-Nischny-Nowgorod, Moskau-Kasan-Muromer, Nikolaj, Nowgoroder, Nowotorschok, Orel-Witebsk, Polessjebahnen, Rinarew, Pskow-Riga, Riga-Bolderaa, Riga-Dwinsk, Riga-Tukkum, Rjäsan-Uralsker, Rschew-Wjasma, Russische Südostbahnen (Koslow-Woronesch-Rostow, Orel-Grjäsi, Grjäsi-Zaritzyn und Livnybahn), Rybinsk-Bologoje, die Strecke Grajewo-Rowno der Russischen Südwestbahnen, Samara, Slatoustbahn mit der Orenburger Zweiglinie, Sedlez-Malkin, Schuja-Iwanowo, St. Petersburg-Warschauer, Sysran-Wjasma, Uralbahn, Warschau-Terespoler, Warschau-Wiener Bahn (exkl. Sosnowice loko) und Weichselbahn

Wien, am 18. Oktober 1893. (2319)
K. K Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nachtrag I zum Tarife Theil I der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen. Am 15. November l. J. tritt der Nachtrag I zu dem vom 1/1. 1893 gültigen Tarife Theil I, gemeinsame Bestimmungen für den Gütertransport im Bereiche Oesterr. u. Ungarischer Eisenbahnen, der Bosnabahn, der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen und der K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält hauptsächlich Ergänzung des Verzeichnisses jener Bahnen, für welche der Tarif Theil I gültig ist, Ergänzung der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, Aenderung bezw. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen u. der besonderen Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände, Aenderung bezw. Ergänzung des Nebengebührentarifes, Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der im Tarife benannten Frachtgüter, Aenderung bezw. Ergänzung der Güterklassifikation, Berichtigungen und Aenderung des Anhanges III.

Exemplare sind bei den Oesterr.-Ungar. Bahnverwaltungen erhältlich.

Wien, den 19. Oktober 1893. (2320)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Die Lieferung von 138 Postwagenachsen soll öffentlich verdungen werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem, am 10. November d J., Vormittags 1½ Uhr, in unserem Geschäftszimmer Nr. 2, IV hierselbst W. Königgrätzerstrasse Nr. 132 stattfindenden Termin an uns gebührenfrei einzusenden Bedingungen liegen im Geschäftszimmer Nr 7, IV zur Einsichtnahme aus und können von uns gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ für je ein Angebot in baar oder 10 Pfennig-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen

Berlin, den 18. Oktober 1893. (2321MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Amtliche Bekanntm. Schluss S. VI.)

Nr. 20. Jahrgang 1893. Berlin, am 25. Oktober 1893.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Oktober Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A H	—	1	Kiste	Kleidungsstücke	15,5	1	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	*)
2	A K M	Nr.	1	„	Malzkaffee	64	2	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
3	A L S	3808	1	Ballot	?	46	3	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	bez.: Pilsen.
4	A T u. Adresse	—	1	Koffer	?	70	4	Karlsruhe	Badische Stsb.	Adresse: Madame Emma Launer, rue de Chateaudun, Paris.
5	B	3	1	Pack	Säcke	5	5	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
6	B	2	1	—	Aschekasten	1,5	6	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
7	C C E	2924	1	Korb	leer	—	7	Spandau	K. E.-D. Altona	beschr.: Posen.
8	C G	582	1	Kiste	leer	25	8	Löhne	K. E.-D. Hannover	
9	C K	13	1	Pack	leere Körbe	20	9	Leipzig (Thür.)	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Dornburg.
10	C R	—	1	Kiste	Kuchen	19,5	10	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
11	D.	—	1	—	eis. Rohr (Siederohr) 2,30 m lang	9,5	11	Giessen	„	
12	E	1987	1	Fass	Maschinen- oder Lampenöl	210	12	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
13	E H	115	1	Bund	Schrauben	14	13	Northeim	K. E.-D. Hannover	
14	F B	16	2	—	Beile	—	14	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
15	F P	530	1	Ballot	?	29	15	Karlsruhe	Badische Stsb.	bezettelt: Karlsruhe / Zürich.
16	F R	—	1	—	Gusseisenform	4	16	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
17	F S	22	1	Fass	leer	22	17	Heitersheim	Badische Stsb.	
18	F W M	—	1	Ballen	Holzwolle	25	18	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
19	G	3353	1	Kiste	?	24	19	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
20	G A	5556	1	„	Hornknöpfe	79	20	Düren	Linksrh. Köln	
21	G G	13	1	Petroleumfass	leer	36	21	Crefeld	„	
22	G K	338	1	Ballot	?	7	22	Karlsruhe	Badische Stsb.	bezettelt: Karlsruhe / Baden i/Schw.
23	G P	2021	1	Fass	leer	—	23	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
24	H	9	1	Kiste	leer	3,5	24	Heidelberg	Badische Stsb.	
25	H M F	449	1	„	leer	24	25	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
26	K N	171	1	Fass	leer	35	26	Heidelberg	Badische Stsb.	
27	L R	3	2	Bll.	Korteholz	126	27	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
28	M S	—	1	Reisekorb	—	10	28	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
29	O G	IV	1	—	eis. Hanteln	25	29	„	„	
30	O L	148 595	1	Bretterverschlag	4 Stück Drahtgeflechte im Rahmen	14	30	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Bromberg	
31	R	—	2	Kisten	Schilderständer	32	31	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
32	R	—	1	—	Brot und Zucker	12	32	Müllheim	Badische Stsb.	
33	S	3	2	Stangen	Flacheisen	63	33	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
34	S	8	2	Kolli	8 Stück eis. Rosten	18	34	Bremerhaven (Zollinland)	„	
35	S V	838	1	Kiste	Eisenw.	65	35	Hannover	„	
36	V L	7941	1	Fass	Wein	132	36	Herbesthal	Linksrh. Köln	
37	W P	6145	1	Kiste	Porzellan	64	37	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
38	Z M R	5549	1	„	?	17	38	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
39	A B Berlin	—	1	Pack	4 leere Körbe	7,5	39	Spandau	K. E.-D. Altona	

*) Bekl. Remscheid, beschr. Hamburg. Empf. A. Höfner, Hamburg nicht zu ermitteln.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
40	Bergische Brauerei vorm. Gustav Küpper	—	5	Bierfässer	leer —	102	40	Berlin H. L.	K. E.-D. Altona	bez.: Berlin H. L.; beschr.: Elberfeld.
41	Eduard Beyer Tintenfabrik Chemnitz	—	1	Kiste	Kleider, Seife, Spiel- u. Galanteriewaaren	41	41	Minden	K. E.-D. Hannover	gehört jedenfalls einem Markthändler.
42	Robert Garshagen Hamm i. W.	—	4	Stück	leere Blechflaschen —	23	42	Bremen	„	b. Schuppenrevision.
43	Hoffmanns Silberglanzstärke	—	1	Kiste	leer —	2	43	„	„	b. Schuppenrevision.
44	D. R. P. J. C. Küstner	46238 Kemberg	2	Kolli	eis. Maschinentheile	20	44	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
45	Neustadt (mit Blaustift)	—	10	Kisten	Bücklinge —	?	45	Neustadt a. Orla	K. E.-D. Erfurt	
46	W. Schroth 4 C. II W. D.	39/90	1	Sack	leer —	?	46	Pforzheim	Badische Stsb.	bezettelt: Wilhelmshafen / Pforzheim.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
47	—	12	1	Kiste	leer —	7	47	Heidelberg	Badische Stsb.	
48	1891 38,5 Ltr.	52	1	Bierfass	leer —	15	48	Karlsruhe	„	beschr.: Karlsruhe.
49	Gep.-Schein	54	3	Koffer	Reiseeffekten —	150	49	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	ab Wien St. E. G.
50	—	69	1	Kiste	leer —	70	50	„	„	
51	—	182	1	—	Wagendecke, alt —	—	51	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	beschr.: Budapest.
52	—	226	1	—	brauner Handkoffer mit schwarzem Lederkasten	15	52	Büchen	K. E.-D. Altona	ab Hadersleben.
53	—	316	2	—	Kaffeebrenner —	2	53	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
54	—	384	1	Koffer	Kleidung usw. —	25	54	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	ab Cuxhaven.
55	—	883	1	Fass	leer, alt —	36	55	Ulm	Württemberg. Stsb.	
56	—	6449	1	Tonne	2 l. Säcke —	8	56	Rheda	K. E.-D. Hannover	
57	—	19984	1	—	alte defekte Taschenuhr mit genannter Nummer	—	57	Gera	K. E.-D. Erfurt	
58	—	26797	1	—	eis. Platte —	ca. 600	58	Sassendorf	K. E.-D. Hannover	6/10. auf der Strecke gef.
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
59	roth ///	—	1	—	Eisenstange (Bandeisen)	16	59	Neuenhagen	K. E.-D. Bromberg	
60	roth Strich	—	1	Stange	Rundeisen —	52	60	Schönlanke	„	
61	weiss —	—	1	„	Flacheisen —	45	61	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
62	weiss × ×	—	1	„	Eisen —	28	62	Lippstadt	„	b. Schuppenrevision.
63	/ (roth)	—	1	„	Flacheisen —	10	63	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
64	A ▼ ▲ K	—	1	Fass	leer —	33	64	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
65	FK	2791	1	„	Wein —	41,5	65	Marienburg	K. E.-D. Bromberg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
66	—	—	1	—	eis. Bettstelle m. Matratze	43	66	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
67	—	—	1	Pack	Dachpappe —	34	67	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
68	—	—	1	Fass	leer —	8	68	Friesack	K. E.-D. Altona	Hofheim nach Vichel Stat. Friesack.
69	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	14	69	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
70	—	—	1	Packet in Papier	1 Frauen-Morgenrock, 1 grüner Muff, 1 Kästchen mit Zucker	3	70	Bremen Gep.-Abf.	„	hat sich jedenfalls von einem Stück Auswanderergepäck losgelöst.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
71	—	—	2	—	Gardinenstangen —	3	71	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
72	—	—	1	—	geaichtes Gewicht —	25	72	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
73	—	—	1	Kiste	Glas und Töpferwaaren (ansch. gebraucht)	195	73	Langfuhr	K. E.-D. Bromberg	
74	—	—	1	Pack	Gurtband —	1,5	74	Stargard i/Pr.	„	
75	—	—	1	—	Handdreher von Holz	2	75	Minden	K. E.-D. Hannover	
76	—	—	1	—	Holzgestell —	71	76	Bremen	„	b. Schuppenrevision.
77	—	—	16	Stück	Holzkeile —	—	77	Bremerhaven (Zollinland)	„	
78	—	—	1	Holzkoffer	gefüllt —	63	78	Karlsruhe	Badische Stsb.	grün angestrichen.
79	—	—	1	—	eis. Karrenkasten —	12	79	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
80	—	—	1	—	eis. Kloben mit Gewinde	6	80	Buxtehude	K. E.-D. Hannover	
81	—	—	1	—	Kluppe z. Schneiden	4	81	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
82	—	—	1	Korbflasche	leer —	—	82	Wiesloch	Badische Stsb.	
83	—	—	1	Kübel	leer —	3	83	Rheda	K. E.-D. Hannover	
84	—	—	1	Bällchen	Leder —	6	84	Bielefeld	„	
85	—	—	1	Sack	Leim —	50	85	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
86	—	—	4	Milchkannen	— —	—	86	Blumenthal	K. E.-D. Altona	Deckel an Ketten.
87	—	—	25	Stück	Ochsenhörner —	—	87	Sagehorn	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gefunden.
88	—	—	21	Petrol.-Fässer	— —	—	88	Basel	Badische Stsb.	versteigert.
89	—	—	1	—	Plombirleine (29,5 m lang, 12 mm stark)	—	89	Bremerhaven (Freihafen)	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
90	—	—	1	—	Privatdecke —	7	90	Cassel U.	„	
91	—	—	1	—	Privatkette —	7	91	Köln G.	Linksrh. Köln	
92	—	—	1	—	Rahmenschenkel —	—	92	Wiesloch	Badische Stsb.	
93	—	—	1	Bund	Rohr —	—	93	Sternschanze	K. E.-D. Altona	
94	—	—	1	—	eiserner Ring —	8,5	94	Rosslau	K. E.-D. Erfurt	
95	—	—	2	—	Rübenkämme —	16	95	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
96	—	—	1	Kiste	neue Satzkisten und Brettchen	9	96	Blankenburg i. Th.	Saalbahn	
97	—	—	1	Schliesskorb	? —	18	97	Freiburg	Badische Stsb.	*)
98	—	—	1	Schliesskorb	gefüllt —	22	98	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	**)
99	—	—	1	Bund	5 Stäbe Stahl —	50	99	Karthaus	Linksrh. Köln	
100	—	—	1	—	Stahlstange —	2	100	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
101	—	—	1	Stück	eis. Stange (Griffel) —	3,5	101	Hamburg H. Eilg. Abf.	K. E.-D. Altona	
102	—	—	1	Verschlag	1 Thür aus Eisenblech	25	102	Steinheim	K. E.-D. Hannover	
103	—	—	1	—	eis. runder Tisch —	—	103	Neumünster	K. E.-D. Altona	
104	—	—	1	Sack	Tuchenden —	13	104	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
105	—	—	1	—	Wagendecke, alt —	—	105	Heilbronn	„	1 m lang, an einem Ende m. ⊏-Platte.
106	—	—	1	Stück	Winkeleisen —	5	106	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
107	—	—	1	—	Zinkrohr m. Messingkrahn für Wasserleitung, 1,85 m lang, 2,5 cm Durchmesser	3	107	Giessen	K. E.-D. Hannover	

Nachtrag.

1	B	63	1	Ballot	Korbwaaren —	2	1	Weida	Sächsische Stsb.	
2	C K	228	1	Fass	gefüllt ***) —	37,5	2	Leipzig Bayer. Bhf.	„	
3	E & G	3766	1	Kiste	gefüllt ***) —	70	3	Tetschen	„	beschr.: Tetschen.
4	E S und MH	2 1 / 40 durchstrichen	1	„	gefüllt ***) —	89	4	Döbeln	„	
5	F R & C	12180	1	Fass	gefüllt ***) —	29,5	5	Voitersreuth	„	bezettelt: Lutterbach.
6	G B	7857	1	Kiste	leer —	35	6	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
7	G R	3414	1	Pack	Packpapier —	63	7	Frankfurt a/M. H. L. B.	„	
8	H E	3	1	Reisekorb	Kleider und Wäsche	18,5	8	Falkenstein	Sächsische Stsb.	beschr.: Crimmitschau.
9	H E	93	1	Fass	Schmierseife —	53	9	Crimmitschau	„	
10	K M	3666	1	Kiste	vermuthlich Wein in Flaschen	95	10	Reichenbach i/Vgtl.	„	

*) Von Ritschenhausen zur Nachbehandlung eingetroffen.
**) Beschr.: Frankfurt a/M. Stb. - Cannstatt vom 30/9.
***) Inhalt noch nicht festgestellt.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
11	L D E	—	1	Sack	leere Säcke —	21	11	Eger	Sächsische Stsb.	bezettelt: Neustadt a. d. Orla-Eger.
12	L L	—	1	Korb	Birnen —	64	12	Dresden-Neust. Leipz. Bhf.	„	für 5 *M.* verkauft.
13	R W	50	1	„	gefüllt*) —	25,5	13	Klingenthal	„	
14	W L	—	2	Kolli	Maschinentheile —	?	14	Mainz	Hessische Ludwigsb.	Zollblei 143 v. Bremen.
15	H	7001	1	Pack	Papier —	33,5	15	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	beschr.: Dresden.
16	R.S.	6206	1	Kiste	gefüllt*) —	26,5	16	Tetschen	„	bezettelt: Berlin-Wien 10/X.
17	Hirschler & Cie. Worms	—	1	Bündel	leere Säcke —	30	17	Worms	Hessische Ludwigsb.	Kartirung nicht zu finden.
18	J. F. Niermann Essen a. d. Ruhr	—	2	Kolli	4 Pfosten —	—	18	Eger	Sächsische Stsb.	
19	Portland Cementfabrik Heidelberg	—	1	Bund	Cementsäcke —	6	19	Worms	Hessische Ludwigsb.	
20	—	27	1	—	Schuh, neu, mit Holzsohle und rothem Futter	1	20	Leipzig Dresd. Bhf.	Sächsische Stsb.	
21	—	3480	1	—	Eisentheil —	70	21	Weida	„	
22	—	—	1	Bund	Cementsäcke —	6	22	Worms	Hessische Ludwigsb.	
23	—	—	1	Pack	6 eis. Deckel —	2,5	23	Neumühle	Sächsische Stsb.	
24	—	—	2	—	2 eis. Flanschen —	3	24	Schandau	„	
25	—	—	1	Kiste	leere Flaschen —	75	25	Dresden-Altst.	„	Jacob Lösch Wiesbaden und G. G. 391.
26	—	—	1	—	Formenzange —	3	26	Chemnitz	„	
27	—	—	1	—	Gewicht, neu —	2	27	Leipzig Dresd. Bhf.	„	
28	—	—	1	—	Kupferrohr, gebogen	5	28	Dresden-Neust. Leipz. Bhf.	„	
29	—	—	1	—	Maschinentheil, alt	4	29	Leipzig Dresd. Bhf.	„	
30	—	—	1	Bund	Messingblech —	28	30	Schönberg	„	
31	—	—	1	—	Ofenrohr, in 3 Theilen zusammengesteckt	65	31	Gaulsheim	Hessische Ludwigsb.	
32	—	—	4	Pack	16 hölz. Pfosten —	216	32	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
33	—	—	1	„	9 alte Seile —	11	33	Dresden-Altst.	„	
34	—	—	1	Stange	Stahl —	2,2	34	Schönberg	„	
35	—	—	1	—	Treppenleiter, fünfstufig	42	35	Dresden-Neust. Leipz. Bhf.	„	
36	—	—	1	Ring	20 Wasserröhrenmuffen von Eisen	3	36	Arnsdorf	„	
37	—	—	3	—	Rindshäute —	—	37	Plauen i. V. Ob. Bhf.	„	**)

*) Inhalt noch nicht festgestellt.
**) Vom Empfänger Ende Juli von Würzburg und Frankfurt a/M. eingegangener Wagenladungen jetzt zur Verfügung gestellt.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Schluss.)

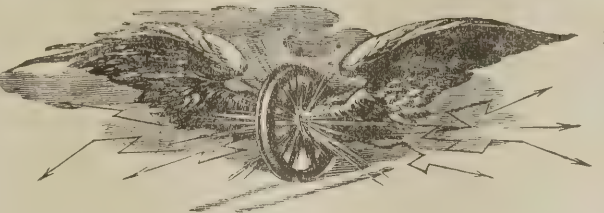
Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 3000 Eichen- und 12000 Kiefernschwellen soll vergeben werden. Angebote, versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 30. dieses Monats hier einzureichen, die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ pro Exemplar durch unser Sekretariat bezogen, auch bei unserer Magazinsverwaltung, sowie den Stationen Alsfeld, Lauterbach, Hungen und Nidda eingesehen werden.

Giessen, den 16. Oktober 1893. (2322)
Grossherzogliche Direktion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 84. Zeitung des Vereins 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.).
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 28. Oktober 1893.

Inhalt:

Die Güterbewegung auf den Eisenbahnen und den Wasserläufen Russlands im Jahre 1891.

Eine werthvolle Quelle zur Kenntniss der Güterbewegung auf den Eisenbahnen und den Wasserwegen unseres östlichen Nachbarreiches Russland wird uns alle Jahre in dankenswerther Ausführlichkeit und, setzen wir das gleich hier hinzu, Zuverlässigkeit erschlossen durch die Publikation eines ausführlichen, statistischen Materials, welches unter dem obigen Titel der Oeffentlichkeit übergeben wird und das die statistische Sektion des Ministeriums der Verkehrsanstalten veröffentlicht.

Der gegenwärtig publizirte XXXII. Band der Sammlungen des Ministeriums ist dieses Mal in anderem Format erschienen, als seine Vorgänger. Bisher erschienen diese statistischen Editionen in Gross-Quartformat, während die statistische Abtheilung gegenwärtig zu einem Gross-Oktavformat übergegangen ist, ohne dass irgend welche Gründe für diese Abweichung von der früher benutzten Form mitgetheilt worden sind. In mancher Beziehung ist die Form handlicher, wenngleich der Band in diesem Format 1029 Druckseiten enthält und daher sehr stark ist, andererseits haben viele Tabellen an ihrer bisherigen Uebersichtlichkeit eingebüsst, weil die Fläche kaum halb so gross ist, als das früher der Fall war.

Im übrigen präsentirt sich der stattliche Band auf ebenso feinem Papier und in demselben tadellosen, sauberen Druck.

Soweit die äussere Anlage und Ausstattung.

Was nun die Gruppirung des reichhaltigen Stoffes anlangt, so ist in dieser Beziehung nichts wesentliches geändert worden. Der erste Theil des XXXII. Bandes enthält den Verkehr auf den Eisenbahnen, und zwar nach einem kurzen allgemeinen Ueberblick die Nachweise in der

- Tabelle I über den Versand und Empfang von Weizen, Weizenmehl, Roggen, Roggenmehl, Hafer, Gerste, Salz, Naphta und Naphtarückstände, Petroleum und anderen Produkten aus Naphta, Steinkohlen, Holz und Bauholz (mit Güterzügen), geordnet nach Stationen;
- Tabelle II über den Versand und Empfang sämmtlicher Güter (mit Güterzügen), wiederum stationsweise geordnet und mit Angabe der durchlaufenen Werst;
- Tabelle III über die zu I und II bezeichneten Güter, geordnet nach der Art des Verkehrs (Lokalverkehr, direkter Verkehr und Transitverkehr);
- Tabelle IV und V über die zu I und II auf den Wasserstrassen Russlands bewegten Güter, geordnet nach den Hafenplätzen;
- Tabelle VI über die Bestimmungsplätze der auf den Wasserwegen versandten Güter, mit Angabe der Absendeplätze.

Von diesem sehr ausführlich und eingehend gegliederten Zahlenmaterial wollen wir nun zunächst die Tabellen I, II und III betrachten, d. h.

I. Die Güterbewegung auf den Eisenbahnen.

Was die gesammte Güterbewegung auf den Bahnen Russlands anlangt, so finden wir da die folgenden Angaben. Danach sind in den letzten 10 Jahren zum Versand gelangt:

1882 . .	1,374	Millionen Pud	1887 . .	1,701	Millionen Pud
1883 . .	1,466	„ „	1888 . .	1,928	„ „
1884 . .	1,455	„ „	1889 . .	1,932	„ „
1885 . .	1,510	„ „	1890 . .	1,967	„ „
1886 . .	1,478	„ „	1891 . .	1,957	„ „

Es tritt uns hier zum ersten Male das Jahr 1891, in welchem in Russland der grosse Ernteausfall in einem Theile seines Produktionsgebiets stattgefunden hat, als abgeschlossenes Ganzes entgegen. Es hatte bekanntermaassen das Ausfuhrverbot in der zweiten Hälfte des Jahres (d. h. der wichtigeren Exportperiode) die Grenzen des Landes für den Export verschlossen, trotzdem ist die gesammte Güterbewegung nur um 10 000 000 Pud zurückgegangen. Diese Thatsache sollte zunächst nur konstatirt werden. Wir werden Veranlassung haben, noch die interessante Frage über den Einfluss, den das Ausfuhrverbot auf die Güterbewegung und speziell auf die Getreidebewegung in Russland ausgeübt hat, näher zu besprechen.

Werden nun ferner die vorstehend gefundenen Gesammtquantitäten an bewegten Gütern in die beiden Kategorien zerlegt, nämlich in Lokal- und direkten Verkehr, so finden wir folgende Angaben. Es wurden befördert:

Jahr	im Lokal- Verkehr	im direkten Verkehr	ergibt im Lokal- Verkehr	ergibt im direkten Verkehr	Jahr	im Lokal- Verkehr	im direkten Verkehr	ergibt im Lokal- Verkehr	ergibt im direkten Verkehr
	Millionen Pud		%			Millionen Pud		%	
1882	803	571	58,5	41,5	1887	953	747	56,1	43,9
1883	837	629	57,1	42,9	1888	1 151	777	59,7	40,3
1884	826	629	56,8	43,2	1889	1 069	863	55,3	44,7
1885	873	637	57,8	42,2	1890	1 205	762	61,3	38,7
1886	846	632	57,2	42,8	1891	1 134	823	57,9	42,1

Es ergibt sich aus dieser Tabelle, dass in der Reihe von 10 Jahren der Lokalverkehr nicht unwesentlich mehr als die Hälfte des gesammten Verkehrs für sich in Anspruch genommen hat. Diese absoluten Zahlen, und dementsprechend auch die relativen Zahlen, werden aller Voraussicht nach in den nächsten Jahren noch weiter steigen, nachdem in Russland in letzter Zeit eine Zusammenlegung der Bahnen, welche früher selbständig betrieben wurden, zu grösseren Komplexen mehrfach durchgeführt worden ist, sodass aus dieser Theilung, wie sie in unserer Quelle durchgeführt worden, für Russland und dessen Güterbewegung etwas Charakteristisches nicht zu entnehmen ist, namentlich aber kein Schluss auf den stattgehabten Export gezogen werden kann, denn Odessa, Koslow, Libau usw. bilden als Hafenplätze die Endstationen langer Eisenbahnlinien, welche direkt in die Kornkammer Russlands führen und von dort Getreide zum Export an den Hafenplatz bringen. Es wird also ein sehr grosser Prozentantheil aus dem Lokalverkehr auf den Export entfallen, während im allgemeinen als landläufig mit dem Lokalverkehr der Begriff verbunden zu werden pflegt, als handele es sich dabei um die Befriedigung der örtlichen Bedürfnisse. Dagegen bietet diese Theilung in anderer Beziehung allerdings einen Anhaltspunkt, nämlich soweit es sich um die Beurtheilung der Einnahmen handelt. In dieser Beziehung lässt sich an der Hand der Daten allerdings sagen, dass Russland die grössere Hälfte seiner sämmtlichen Gütertransporte zu den höheren Lokaltarifsätzen bewegt.

Was nun weiter die Frage berührt, welche Waaren die hauptsächlichsten, grössten Quantitäten den Eisenbahnen zum Transport lieferten, so lässt sich darüber das Folgende berichten. Es wurden befördert:

	in Millionen Pud 1889	1890	1891	in Prozenten aller Güter 1889	1890	1891
1. Weizen	147,0	147,7	158,5	7,6	7,5	8,1
2. Weizenmehl	45,0	47,0	46,2	2,3	2,4	2,4
3. Roggen	69,6	60,3	82,2	3,4	3,1	4,2
4. Roggenmehl	34,0	32,3	28,3	1,8	1,6	1,4
5. Hafer	94,2	87,2	78,4	4,9	4,4	4,0
6. Gerste	33,2	33,4	35,3	1,7	1,7	1,8
7. Salz	60,6	58,5	63,0	3,1	2,9	3,2
8. Naphta und Naphtarückstände	27,8	34,7	37,4	1,4	1,8	1,9
9. Petroleum und andere Produkte aus Naphta	76,8	81,5	84,7	4,0	4,1	4,3
10. Steinkohlen	289,7	266,9	289,7	15,0	13,6	14,8
11. Holz	148,6	143,0	129,1	7,7	7,3	6,6
12. Bauholz	154,3	149,2	134,0	8,0	7,6	6,9
zusammen	1 180,8	1 141,7	1 166,8	60,9	58,0	59,6

Zieht man für die ersten 6 Artikel die Summe, so ergibt sich, dass auf Getreide von allen transportirten Gütern

	1889	1890	1891
im Jahre:	21,7	20,7	21,9 %
oder in Millionen Pud:	423,0	407,9	428,9

entfallen, somit vom Getreide sowohl relativ als auch absolut im Jahre 1891 (während des Trienniums 1889/91) das grösste Quantum bewegt worden ist. Vergleicht man nun diese Zahlen mit den vorher gefundenen, überhaupt beförderten Gütern, so ergibt sich, dass in dem Hungerjahre, in welchem die Grenzen zu einem Theile des Jahres für den Export geschlossen waren, die Getreidetransporte ein nicht unbedeutendes Anwachsen erfahren haben. Nun kann dieses Anwachsen der Getreidetransporte in zweierlei Umständen seine Veranlassung haben, nämlich entweder in verstärktem Transport innerhalb der Grenzen des Landes zum eigenen Bedarf, oder aber zum Export. Auf diese Fragen finden wir die Antwort zum Theil in den nachfolgenden Zahlenangaben.

Wenn man nämlich die bewegten Gütermengen rubrizirt nach den Versand- und Empfangsgebieten, so findet man

	Versand 1889	1890	1891	Empfang 1889	1890	1891
	in Millionen Pud					
Baltisches Meer	57,3	59,6	51,1	176,0	178,4	167,4
Schwarzes „	66,5	68,7	72,4	246,0	259,2	245,7
Asowsches „	13,4	11,9	16,1	69,6	57,8	56,4
Preussische Grenze	85,9	84,0	85,5	81,1	70,0	75,8
Oesterreich. „	10,1	11,0	6,1	14,1	11,6	11,4
Rumänische „	4,6	4,5	4,8	2,6	0,8	0,8
Punkte im Innern des Reiches	1 694,2	1 727,7	1 721,2	1 342,6	1 389,6	1 399,7

Es geht hieraus hervor, dass die Abnahme der Güterbewegung zu den Grenzpunkten im Jahre 1891 nicht sehr bedeutend ist, denn sie beträgt für die maritimen Grenzen 25 Millionen, dagegen ist der Empfang der Preussischen Grenze um 5,8 Millionen Pud gewachsen, die gesammte Differenz beträgt also nur ein Minus von 20 Millionen Pud für die Güterbewegung zu den Grenzpunkten, während der Empfang der Bestimmungsstationen im Innern des Reiches um etwa 10 Millionen Pud gewachsen ist. Allerdings ist aber auch die gesammte Güterbewegung, soweit dieselbe mittelst der Eisenbahnen im Jahre 1891 erfolgt ist, um etwa 10 Millionen Pud gesunken.

Es hat sich der Empfang der vorangegebenen Quantitäten im einzelnen aus folgenden Gütern zusammengesetzt und zwar wurden befördert:

	im Jahre	zum Baltischen Meere	zum Schwarzen Meere	zum Asowschen Meere	zur Preussischen Grenze	zur Oesterreichischen Grenze
		in Millionen Pud				
Weizen	1890	9,8	85,6	13,6	6,9	1,4
	1891	6,8	74,1	15,9	7,2	2,4
Weizenmehl	1890	6,4	2,2	0,7	0,5	—
	1891	7,2	1,8	0,5	0,4	—
Roggen	1890	16,9	13,7	6,4	4,4	0,5
	1891	18,4	8,2	6,1	6,9	0,8
Roggenmehl	1890	5,7	0,5	0,1	—	—
	1891	5,2	0,4	—	0,1	—
Hafer	1890	38,6	6,3	1,4	2,3	1,0
	1891	34,1	4,5	1,1	2,1	0,5
Gerste	1890	7,5	15,6	3,2	2,2	0,3
	1891	5,2	15,2	3,6	1,6	—
Salz	1890	0,6	1,0	0,2	0,4	0,1
	1891	0,7	1,0	0,2	0,5	0,2
Naphta und Naphtarückstände	1890	1,8	3,4	—	—	0,5
	1891	1,1	3,5	—	—	0,5
Petroleum und andere Produkte aus Naphta	1890	2,4	48,4	0,1	0,8	0,2
	1891	3,4	51,8	0,1	0,6	—

	im Jahre	zum Baltischen Meere	zum Schwarzen Meere	zum Asowschen Meere	zur Preussischen Grenze	zur Oesterreichischen Grenze
		in Millionen Pud				
Steinkohlen	1890	0,1	5,0	18,4	0,6	0,3
	1891	2,2	6,3	18,3	1,9	0,9
Holz	1890	7,8	2,2	—	0,3	—
	1891	7,4	2,6	0,1	0,1	—
Bauholz	1890	4,7	5,7	0,7	10,7	0,5
	1891	3,7	4,9	0,4	4,6	0,7

Wenn man nun der besseren Uebersicht halber für die 6 ersten Positionen, also für Getreide und Mehl, die Zahlen zusammenzieht, so findet man, dass von Getreide und Mehl befördert wurden

1890	84,9	123,9	25,4	16,3	3,2
1891	76,9	104,2	27,2	18,3	3,7

d. h. zu den Grenzpunkten wurden überhaupt befördert

1890 . . 253,7 Millionen Pud
1891 . . 230,3 „ „

und da wir gesehen haben, dass Getreide im Reiche überhaupt bewegt wurde

1890 . . 407,9 Millionen Pud
1891 . . 428,8 „ „

so ergibt sich hieraus, dass zu Gunsten des Konsums im eigenen Lande recht bedeutende Quantitäten mehr als im Jahre vorher befördert worden sind, denn die Differenz zwischen den überhaupt transportirten und den den Grenzen des Landes zugeführten Quantitäten beträgt im Jahre

1890 . . 154,2 Millionen Pud
1891 . . 198,5 „ „

sodass angenommen werden kann, dass mittelst der Eisenbahnen den von den Missernten betroffenen Gebieten etwa 45 Millionen Pud Getreide und Mehl zugeführt ist.

Aus den vorstehenden Daten geht dann ferner hervor, dass von den sämmtlichen Gütern, welche zugeführt wurden, dem Baltischen Meere 45,9 %, Schwarzen Meere 42,4 %, Asowschen Meere 48,2 %, der Preussischen Grenze 24,1 % und der Oesterreichischen Grenze 32,5 % speziell auf Getreide entfallen. Es hat also das Getreide, trotz des Ausfuhrverbotes oder richtiger gesagt obgleich das Ausfuhrverbot für einen Theil des Jahres 1891 die Zufuhr zu den Grenzen des Landes unterband, doch noch eine sehr hervorragende Rolle als Transportgut behauptet.

Aus dem Abschnitt des uns vorliegenden Werkes, welcher sich mit der Güterbewegung im allgemeinen beschäftigt, verdient noch mitgetheilt zu werden, dass 1 Pud Frachtgut durchlaufen hat

	1889	1890	1891
	Werst		
	395	388	410

dagegen ergeben sich für die einzelnen Transportartikel folgende Transportlängen

	1889	1890	1891
Weizen	308	361	405
Weizenmehl	426	460	491
Roggen	509	595	633
Roggenmehl	417	446	446
Hafer	788	704	693
Gerste	434	325	408
Salz	567	540	547
Naphta und Naphtarückstände	512	459	459
Petroleum und andere Produkte aus Naphta	867	821	848
Steinkohlen	313	311	305
Holz	124	117	121
Bauholz	185	191	192

Ob aus der im allgemeinen gewachsenen Anzahl Werst, welche ein jedes Pud zurückgelegt hat, auf eine Erweiterung des Produktionsgebietes geschlossen werden darf, scheint für das vorliegende Beobachtungsjahr sehr zweifelhaft, vielmehr darf wohl unter den obwaltenden Verhältnissen als der bessere Erklärungsgrund für das stattgehabte Wachsen der durchlaufenen Wersten die Thatsache angenommen werden, dass die Konsumtionspunkte sich verschoben haben, indem dem Südosten, d. h. dem Gebiete, das von der Missernte betroffen war und das von den Produktionsstätten weit ab lag, grössere Mengen Getreide, wie wir vorstehend gesehen haben, zugeführt werden mussten. Es bezieht sich dieses letztere namentlich auf jene Quantitäten Getreide, welche aus dem Produktionsgebiete des Kaukasus herstammten und welche unter normalen Verhältnissen einem Hafen des Schwarzen Meeres zugeführt werden, während im vorliegenden Falle die grossen Massen Getreide nach Ssamara, Orenburg usw. transportirt werden mussten.

Wenn hiermit in allgemeinen Zügen aus dem reichen Material, das unsere Quelle enthält, eine Uebersicht gegeben worden ist über die Leistungen aller Bahnen Russlands und hieran einige Betrachtungen geknüpft worden sind, wie solche durch die besondere Situation, unter der sich der Verkehr in einem Theile des Jahres 1891 abwickelte, so erübrigt nunmehr noch kurz einen Blick auf die Vertheilung der gesammten Arbeitsleistung des ganzen Eisenbahnnetzes unter die einzelnen Bahnen zu werfen.

Aus der nachfolgenden Zusammenstellung (S. 794) ergibt sich der Antheil, der von der Güterbewegung auf jede Bahn entfällt.

Es treten uns hier die Bahnen in der Reihenfolge entgegen, wie sie sich an der Bewegung der Gütermassen betheiligt haben, ohne dass hier die Art des Verkehrs auf den einzelnen Bahnen näher bezeichnet wäre. In dieser letzteren Beziehung zerlegt das vorliegende Werk die sämmtlichen Bahnen in 4 Gruppen und zwar in solche Bahnen, welche

1. vorherrschend einen Lokalverkehr haben,
2. „ „ Versand nach fremden Bahnen haben,
3. „ „ Empfang von „ „ „
4. „ „ Durchgangsverkehr haben.

Zur ersten Gruppe (Lokalverkehr) gehören:

Riga-Tuckum	99,2 %	Moskau - Nishni Nowgorod	55,6 %
Moskau-Jaroslawl-Wologda:		Warschau-Wien	55,1 „
Jaroslawl-Wologda	82,8 „	Schuja-Iwanowo	53,5 „
Moskau-Jaroslawl	77,8 „	Moskau-Brest	47,6 „
Wladikawkas	65,9 „	Ssamara-Slatoust	47,1 „
Mitau	57,2 „	Warschau-Terespol	39,8 „
Baltische	56,4 „	Losowo-Sewastopol	37,3 „
Süd-West	55,7 „		

Zur zweiten Gruppe (Versand nach fremden Bahnen) gehören:

Rybinsk-Bologoje	78,6 %	Grjäsi-Zarizyn	50,3 %
Liwny	77,1 „	Riga-Bolderaa	45,5 „
Murom	76,2 „	Iwangorod-Dombrowo	43,5 „
Donez	69,9 „	Ssysran-Wjasma	41,6 „
Borowitschi	65,6 „	Pskow-Riga	40,9 „
Nowgorod	57,3 „	Fastow	38,3 „
Nowotorschok (Ostaschkowo-Rshew)	51,6 „	Orenburg	33,3 „
Koslow-Saratow	51,3 „	Jekaterinen	32,6 „

Zur dritten Gruppe (Empfang von fremden Bahnen) gehören:

Lodz	93,3 %	Nikolai	40,5 %
Riga-Dwinsk	60,0 „	Moskau-Kasan	36,7 „
Warschau - Terespol (Sedletz-Malkin)	47,8 „	St. Petersburg - Warschau	29,9 „
Libau-Romny	41,1 „		

Zur vierten Gruppe (Durchgangsverkehr) gehören:

Rjäsan-Koslow	76,7 %	Orel-Witebsk	42,2 %
Dwinsk-Witebsk	70,5 „	Polessje	41,2 „
Orel-Grjäsi	68,4 „	Kursk-Charkow-Asow	39,7 „
Nowotorschok (Rshew-Wjasma)	62,0 „	Moskau-Kursk	37,2 „
Weichsel	53,5 „	Koslow-Woronesh-Rostow	30,6 „
Kursk-Kiew	48,9 „	Charkow-Nikolajew	27,1 „
Warschau - Terespol (Warschau-Brest)	45,2 „		

Mit diesem Referat ist natürlich nicht das Material erschöpft, dass das Werk darbietet, vielmehr ist nur einiges hervorgehoben worden, um den Verkehr auf den Eisenbahnen im Jahre 1891 zu illustriren, wir können aber dringend allen, die sich noch eingehender mit den Verkehrsergebnissen bekannt machen wollen, das Studium dieser sorgfältig zusammengestellten Arbeit empfehlen, denn der Leser wird noch viele interessante Angaben finden. Allerdings ist das Werk nur in Russischer Sprache erschienen, was in Deutschland das Studium desselben leider nur auf einen kleinen Kreis beschränkt.

An der Gesammtbeförderung waren betheiligt die Bahnen	Der gesammte Gütertransport betrug	Davon entfiel speziell auf: Getreide	Salz	Naphta und Naphtarückstände	Petroleum und andere Produkte aus Naphta	Steinkohlen	Holz	Baumaterial
	in Tausenden Pud							
Süd-West	273 449	90 760	12 427	558	3 497	9 808	7 371	12 724
Warschau-Wiener	173 812	8 493	1 731	77	1 462	99 829	392	4 360
Nikolajewsk								
a) St. Petersburg-Moskauer	151 841	41 717	1 168	1 931	5 527	4 036	16 211	5 390
b) Hafenbahn	15 150	2 136	13	8	1 308	1 827	1	67
Moskau-Kursker	146 163	45 849	4 730	1 032	1 983	8 962	7 386	6 770
Katharinen	132 320	10 871	5 807	21	381	62 762	186	5 930
Kursk-Charkow-Asower	130 978	28 716	10 959	221	928	47 902	878	2 194
Koslow-Woronesh-Rostower	129 308	51 116	2 150	1 996	4 899	29 513	225	3 059
Donez	129 279	8 303	13 225	79	453	89 161	491	2 156
Charkow-Nikolajewer	122 617	39 970	9 015	45	974	23 530	570	7 720
Moskau-Nishni Nowgoroder	109 976	14 113	2 577	15 705	5 219	374	7 702	5 320
Orel-Witebsker	108 049	25 711	3 804	978	5 463	971	19 621	15 957
Grjäsi-Zarizyner	99 789	23 309	3 425	6 785	12 238	346	21	25 177
Transkaukasische	98 549	5 356	800	3 657	52 761	554	1 683	8 858
Weichsel	96 930	16 499	5 200	90	4 758	14 928	1 345	4 772
Libau-Romnyer								
a) Libau-Romny	91 935	37 841	3 014	76	1 234	353	2 643	6 135
b) Kalkuhner	4 435	10	7	4	1	1	494	105
Moskau-Brester	91 769	13 903	1 621	1 038	1 617	761	27 154	5 089
Rjäsan-Koslower	90 515	45 059	622	1 991	5 226	975	13	1 537
Moskau-Kasaner	83 445	33 431	226	2 239	4 244	856	1 026	885
Sysran-Wjasmaer	79 637	36 267	2 474	666	1 512	3 670	1 442	4 582
St. Petersburg-Warschauer	73 588	12 217	2 139	70	836	577	3 264	4 476
Kursk-Kiewer	72 607	24 782	3 519	250	1 103	1 269	493	3 033
Orel-Grjäsier	69 069	26 777	1 916	2 018	8 600	252	209	5 784
Wladikawkaser	63 832	35 066	944	1 247	478	1 897	1 153	3 196
Losowo-Sewastopoler	58 638	20 547	8 010	6	292	7 728	308	4 732
Iwangorod-Dombrowaer	51 812	4 031	1 227	6	426	21 461	187	3 214
Uralsche	51 438	11 212	626	14	659	9 085	1 868	1 185
Polessjer	50 459	9 210	965	127	4 039	60	6 073	5 846
Lodzer	47 713	1 914	332	9	325	30 590	389	1 303
Moskau-Jaroslawler								
a) Moskau-Jaroslawl-Kostromaer	46 484	3 951	891	3 387	557	190	5 328	6 409
b) Jaroslawl-Wologdaer	6 282	1 677	228	5	171	—	916	107
Riga-Dwinsker								
a) Riga-Dwinsker	44 194	15 865	526	718	651	3 143	1 776	909
b) Riga-Bolderaaer	1 379	40	1	—	11	323	115	127
Dwinsk-Witebsker	43 269	19 175	1 666	724	1 388	61	1 434	168
Fastower	41 953	9 650	3 147	34	319	4 110	1 776	3 143
Warschau-Terespoler								
a) Warschau-Brester	39 744	10 264	442	90	3 043	1 063	118	447
b) Brest-Cholmer	1 201	134	65	2	201	—	55	60
c) Sedlez-Malkomer	2 705	118	44	—	46	564	26	55
Baltische	38 371	9 806	988	131	448	856	4 605	1 859
Koslow-Ssaratower								
a) Koslow-Ssaratower	32 209	14 044	1 211	1 765	2 262	90	46	1 339
b) Ssossnowka-Bekowoer	943	427	62	9	13	—	—	20
Orenburger	31 155	12 901	1 118	2 904	618	72	2	1 240
Rybinsk-Bologojer	23 289	10 385	899	38	116	126	17	428
Schuja-Iwanowoer	22 535	1 553	282	848	235	79	6 668	1 246
Baskuntschaker	20 632	7	14 345	—	—	—	—	—
Samara-Slatouster	17 482	6 759	735	230	203	8	30	1 115
Nowotorshoker								
a) Ostaschk-Rshewer	12 924	6 310	8	—	11	—	18	313
b) Rshew-Wjasmaer	5 213	3 102	47	—	—	—	—	81
Mitauer	10 041	3 738	255	8	83	200	243	373
Muromer	9 777	922	12	25	60	7	3 652	1 562
Liwnier	7 744	5 385	206	30	51	22	24	507
Pskow-Rigaer	7 338	1 998	294	—	103	102	90	246
Nowgoroder	6 926	2 164	62	1	95	24	262	121
Borowitscher	2 593	273	111	2	18	5	74	9
Riga-Tuckumer	2 367	593	62	—	31	32	118	70
Zarskoe-Seloer	1 358	—	—	—	—	—	—	—
Obojanische	—	—	—	—	—	—	—	—

(Schluss folgt.)

Das Projekt Quedlinburg-Blankenburg-Wernigerode.

In einer vor kurzem veröffentlichten Denkschrift über eine Bahnlinie von Quedlinburg nach Blankenburg und Wernigerode und die voraussichtlichen Baukosten, Betriebskosten und Einnahmen derselben ist in umfangreicher Weise auf die Verkehrsverhältnisse der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft zurückgegriffen und versucht worden, mit Hilfe der im Wege der Konkurrenz dieser Bahn abzunehmenden Transporte die Rentabilität dieser neuen Bahn Quedlinburg-Blankenburg-Wernigerode mit einer 5 % Verzinsung nachzuweisen. Die Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft hat eine Erwiderung auf diese Denkschrift veröffentlicht, in welcher sie zur Richtigstellung und Beleuchtung der in jener Denkschrift angeführten Zahlen und Annahmen ausführt, dass „jedem, der die Verkehrsverhältnisse auf den an und vor dem Harze liegenden Bahnen nur einigermaassen zu beurtheilen vermag, vollkommen klar sei, dass die in der Denkschrift für eine eigene Betriebslänge von 30 km angenommene Personenfrequenz von 250 000 Personen pro Jahr, und die aus dieser resultirende Einnahme von 150 000 M. unter Zugrundelegung eines Durchschnittssatzes von 60 ₰ für die Person, viel zu hoch angenommen ist." Zum Vergleich zieht die genannte Direktion ihre eigenen Verhältnisse bei den Strecken Halberstadt-Blankenburg und Langenstein-Derenburg mit der fast gleichen Betriebslänge an. „Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn beförderte bei einer Betriebslänge von 26 km in den Jahren 1880—85 einschliesslich vor Erbauung der Harz-Zahnradbahn 770 938 Personen und erzielte aus diesem Personenverkehr eine Gesammteinnahme von 403 934 M. Der Durchschnittssatz pro Person betrug somit 0,524 M., die durchschnittliche jährliche Personenfrequenz 128 489 Personen und die hieraus erzielte Durchschnittseinnahme pro Jahr aus dem Personenverkehr 67 322 M. Ferner stellte sich für die Jahre 1886—1891, unter Berücksichtigung der Mehr-Personenbeförderung durch den Einfluss der im Mai 1886 eröffneten Harzbahn die Gesammt-Personenfrequenz für diese Jahre auf 1 207 910 Personen oder 201 318 Personen pro Jahr und die Gesammteinnahme auf 649 260 M. oder 108 210 M. pro Jahr und 0,537 M. pro Person."

Im günstigsten Falle dürfte die Bahn Quedlinburg-Blankenburg-Wernigerode doch wohl höchstens auf eine Personenfrequenz von 75 % der vorgenannten Strecken der Halberstadt-Blankenburger Bahn rechnen, wofür sich die Einnahmen also bei 150 000 Personen mit einem Einheitssatze von höchstens 0,50 M. pro Person auf 75 000 M. jährlich stellen würden. „Die neu projektirte Eisenbahn Wernigerode-Blankenburg-Quedlinburg, welche die Konkurrenz mit der Preussischen Staatseisenbahn auf der Linie Wernigerode-Heudeber-Halberstadt-Quedlinburg, welche Schnellzüge fährt, aufnehmen muss, wird daher nur im allergünstigsten Falle diese Frequenz erreichen und niemals dabei einen Durchschnittssatz zu 0,60 M. pro Person annehmen bezw. erzielen können."

Der in der Denkschrift ermittelte Satz von 0,60 M. für die Person sei ausserdem deswegen für diese Bahn nicht anzuwenden, als in demselben die mit 50 % Aufschlag erstellten Fahrpreise für die Harz-Zahnradbahn enthalten sind. „Unter anderen erzielt die Braunschweigische Landesbahn nur einen Satz von 0,38 M. pro Person; die Warstein-Lippstadter Bahn bei 30 km Länge einen Satz von 0,44 M. pro Person." Auch liege die Verbindungslinie Wernigerode-Blankenburg-Quedlinburg für den Personenverkehr weiter noch insofern sehr ungünstig, als die grosse Zahl der Thale besuchenden Fremden nur zum geringsten Theil den unbequemen Umweg Thale-Neinstedt-Quedlinburg-Blankenburg benutzen werde, um Blankenburg und den Harz aufzusuchen. Erheblich günstiger soll für den Personenverkehr die Trasse Wernigerode-Blankenburg-Thale liegen.

Weiter führt das Exposé aus, dass — was den Güterverkehr anlangt — die Verhältnisse für diesen für die projektirte Bahnlinie ebenfalls sehr ungünstig liegen. „Eine Industrie, welche die Bahn aufnehmen könnte, existirt zur Zeit nicht und die Verhältnisse der drei von der Linie berührten Harzstädte sind vollkommen gleiche, d. h. dieselben sind mit ihren Erzeugnissen und den Produkten des hinter ihnen liegenden Harzes nicht aufeinander angewiesen, vielmehr senden alle drei Städte dieselben an die vorliegende grosse Norddeutsche Tiefebene und der lokale Güterverkehr derselben unter einander wird daher ein ganz minimaler sein und bleiben."

Die Direktion weist sodann nach, dass die aus ihrem Geschäftsbericht pro 1892 für Blankenburg entnommenen Verkehrszahlen „in vollkommener Verkennung der vorliegenden Verhältnisse, nur zur Propaganda für die neue projektirte Bahnlinie verwandt sind."

In der Denkschrift sind auf Seite 8 als Verkehr für Blankenburg folgende Zahlen angegeben:

1. Versand, welchen die Halberstadt-Blankenburger Bahn im Jahre 1892 beförderte: 246 396 t; hiervon würden der Bahn Quedlinburg-Blankenburg-Wernigerode zufallen 100 000 t.
2. Empfang, welchen die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn im Jahre 1892 beförderte: 150 775 t; hiervon würden der Bahn Quedlinburg-Blankenburg-Wernigerode zufallen 90 000 t.

Diese aus dem Halberstadt-Blankenburger Geschäftsbericht entnommenen Zahlen stellen aber den gesammten direkten und Lokalverkehr der letztgenannten Eisenbahn, soweit er zwischen den Stationen untereinander stattfindet, dar, während derselbe in der Denkschrift allein auf die Station Blankenburg geworfen ist, ohne Rücksicht darauf, welcher Lokalverkehr hierin enthalten ist.

In Wirklichkeit stellen sich die Zahlen aber wie folgt:

Der gesammte Güterverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft in Tonnen für 1892 betrug:

	im Versand	im Empfang
	246 945 t	150 671 t
darin Lokalverkehr . . .	42 567 „	42 567 „
bleiben	204 378 t	108 104 t

Ferner betrug der direkte Versand und Empfang der Stationen:

	Versand	Empfang
Börnecke	1 275 t	1 414 t
Langenstein	15 437 „	5 514 „
Derenburg	10 015 „	12 469 „
Spiegelsberge	12 814 „	10 375 „
zusammen	39 541 t	29 772 t,

es bleibt also für die Harzbahn und Station Blankenburg ein Gesammtverkehr von:

Versand	Empfang
164 837 t	78 332 t.

Untersucht man nun, welcher Antheil von diesem Verkehr im allergünstigsten Fall auf die Bahn Quedlinburg-Blankenburg-Wernigerode entfallen dürfte, so ist zunächst zu berücksichtigen, wie sich dieser Gesammtverkehr auf die drei Hauptverkehrsrichtungen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, nämlich nach Norden, Osten und Westen vertheilt.

Es entfallen auf die Richtung

	Versand	Empfang
nach Norden über Halberstadt-Oschersleben-Magdeburg . .	97 238 t	14 283 t
nach Osten über Halberstadt-Wegeleben-Aschersleben . . .	42 197 „	14 084 „
nach Westen über Halberstadt-Heudeber-Vienenburg	25 402 „	49 965 t
insgesammt wie vor	164 837 t	78 332 t

Da für die Richtungen nach Norden und Osten ein Ablenken der hier aufgeführten Güter auf die projektirte Bahn vollkommen ausgeschlossen ist, indem die Tarifentfernungen für die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn über Halberstadt kürzer bezw. nicht länger sind, als über die projektirte Bahn, so bliebe nur die Richtung nach Westen und von dieser nur der Empfang von 49 965 t übrig, da diesen die Preussische Staatseisenbahn dirigirt, während der Versand von der Halberstadt-Blankenburger Bahn in deren Händen liegt und dieselbe keinen Augenblick zögern wird, mit aller Energie eine Konkurrenz mit der Bahn Wernigerode-Blankenburg-Quedlinburg aufzunehmen.

Von dem ganzen Empfang und Versand für Blankenburg (Quedlinburg-Blankenburg-Wernigerode) bleiben also statt insgesammt 190 000 t nur 49 965 t übrig und auch letztere wird die neue Linie aller Wahrscheinlichkeit nach nur zum Theil erhalten.

Berücksichtigt man noch, dass etwa die Hälfte dieses Empfanges von 49 965 t auf das Hochofenwerk in Blankenburg entfallen, ein Werk, welches in letzter Zeit wiederholt mit Betriebseinstellungen gedroht hat, so bleibt der Werth dieser Zahl für die projektirte Bahn ein noch problematischerer.

Was nun die Tarifentfernungen der Westlinie Blankenburg-Wernigerode-Ilsenburg-Harzburg-Vienenburg betrifft, so sei hier noch auf eine Unrichtigkeit der Denkschrift hingewiesen, welche von der in Ausführung begriffenen Strecke Ilsenburg-Harzburg-Oker spricht, während nur die Strecke Ilsenburg-Harzburg zur Zeit im Bau ist.

Nach den voraufgegangenen Erörterungen stellt sich nach dem Halberstadt-Blankenburger Exposé das Gleichgewicht in Einnahmen und Ausgaben für die projektirte Bahn wie folgt:

Titel	Von dem Komitee angenommen	ℳ	ℳ
I	Betriebskosten:		
	a) allgemeine Verwaltung 30 km à 800 ℳ	24 000	
	b) Bahnverwaltung 30 km à 2 000 ℳ	60 000	
	c) Transportverwaltung 30 km à 2 800 ℳ	84 000	168 000
II	Erneuerung:		
	a) Oberbau 30 km à 450 ℳ	13 500	
	b) Betriebsmaterial 30 km à 500 ℳ	15 000	28 500
III	Steuern und Wohlfahrtseinrichtungen	....	12 000
IV	Dividenden	—	—
V	zur weiteren Verfügung	—	—
		....	208 500

Titel	Von der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn ermittelt	ℳ	ℳ
XI	Betriebseinnahmen:		
	1. Tonnen Güter in Blankenburg-Quedlinburg und Wernigerode mit 49 965 + 61 085 + 15 825 t zusammen mit 126 875 à 70 ₰ rund	88 812	
	2. 150 000 Personen à 50 ₰	75 000	163 810
	3. Unterbilanz	....	44 690
		....	208 500

„Die projektirte Bahnlinie wird also nicht einmal die Betriebskosten aufbringen und niemals imstande sein, irgend eine Rente zu geben!

Die Königlich Preussische Staatsbahnverwaltung hat zu verschiedenen Zeiten generelle Vorarbeiten für diese Linie gemacht, ist aber stets zu vollkommen negativen Resultaten bezüglich der Rentabilität dieser Bahn gekommen und haben die vorstehenden Erwägungen auch die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft davon abgehalten, das Risiko eines so vollkommen unrentabeln Bahnbaues zu unternehmen.

„Eine Eisenbahn, welche, wie die Ausführungen der genannten Denkschrift beweisen, ihre Existenz auf einen Konkurrenzkampf mit einer bestehenden finanziell stärkeren Eisenbahn gründet, hat eine nur schwache Grundlage und läuft Gefahr, in diesem Kampfe zu unterliegen."

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 13,88 km lange Strecke Piepenburg-Regenwalde der Altdamm-Colberger Eisenbahngesellschaft, welche am 1. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3429 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 3495 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 3578 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinszeitung. Begleitschreiben zur Niederschrift über die Verhandlungen des Ausschusses für die Vereinszeitung in der am 20. September d. J. in Würzburg abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 26. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Eisenbahn-Staatsvoranschlag des Oesterreichischen Handelsministeriums für das Jahr 1894.

Im Nachhange zu den unter dieser Ueberschrift in Nr. 82 S. 776 d. Ztg. mitgetheilten Ziffernansätzen, sei aus deren regierungsseitigen Begründung folgendes hervorgehoben:

Dem Netze der im Eigenthum des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen sind die Linie Stanislau-Woronienka und die bisherige Lokalbahn Laibach-Stein eingereiht worden. Die gegen Selbstkostenvergütung in den Betrieb zu übernehmenden, staatlich garantirten Lokalbahnen Wodnian-Prachatitz, Strakonitz-Winterberg (die Böhmerwaldbahnen), Monfalcone-(Ronchi-) Cervignano und Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn) sind rücksichtlich des zu deckenden Abganges wie garantirte Hauptbahnen unter Subventionen und Dotationen eingestellt.

Rücksichtlich der Betriebseinnahmen ergibt sich gegenüber den Vergleichsjahren 1893 und 1892 nur ein Mehrbetrag von 578 500 fl. bezw. von 9 400 773 fl. Die Mehreinnahmen im Erfolge des Jahres 1892 rührten hauptsächlich aus dem Frachtenverkehr her. Nachdem das Jahr 1892 abnormal ungünstig und von mannigfachen Faktoren derart abträglich beeinflusst war, dass die Ergebnisse desselben selbst gegen das vorangegangene nur mittelmässige Geschäftsjahr 1891 um nahezu 5 000 000 fl. in den Einnahmen zurückgeblieben sind, so wurde dem Voranschlage für 1894 der Erfolg des Jahre 1891 zu Grunde gelegt und eine mässige Einnahmensteigerung veranschlagt (etwa 6 %), was bei Ausserbetrachtlassung des Jahres 1892 einem Steigerungskoeffizienten von ungefähr 3 % für das Jahr entspricht. Im allgemeinen ging man hierbei in erster Linie von der Annahme einer günstigen Getreideernte aus, welche auf den Exportverkehr über die Hauptdurchzugslinien der Staatsbahnen ausschlaggebenden Einfluss üben muss — in zweiter Linie von der Annahme einer Vermehrung der Transporte von Massenartikeln, da die wirthschaftliche Depression, welche 1892 den Verkehr lahmlegte, im Jahre 1894 überwunden sein und die längere Dauer der Stagnation eine um so kräftigere Entwickelung der wichtigeren Industriezweige zur Folge haben dürfte. Ueberdies wurde auch die wahrnehmbare stetige Zunahme des lokalen Verkehrs, dessen Besorgung zu ungleich höheren Frachtsätzen erfolgt, als im Fern- oder Durchzugsverkehr erreicht werden, und der Einfluss der gegenüber dem Jahre 1891 eingetretenen Tariferhöhungen in Betracht gezogen, da in der zweiten Hälfte des genannten Jahres die Einnahmen durch die Tarifermässigung vom 1. Juli 1891 ungünstig beeinflusst waren. Gegenüber dem Voranschlage für 1893 ist für den gesammten Frachtenverkehr eine um etwa 321 500 fl. höhere Einnahme veranschlagt. Der Eilgutverkehr ist infolge der eingeführten Tariferleichterung und des Sammelladungs-Systems im Aufschwung begriffen, und es wurde deshalb für die Veranschlagung der Einnahmen des Jahres 1894 der Erfolg des Jahres 1892 mit Zurechnung einer 5,3 % Einnahmenerhöhung zu Grunde gelegt. Hinsichtlich der Personenbeförderung ist für 1894 für das gesammte Netz gegenüber dem Vorjahre eine Einnahmenverminderung (44 200 fl.), dagegen im Vergleiche mit dem Erfolge des Jahres 1892 eine Besserung von 1 314 786 fl. veranschlagt. Was die finanziellen Ergebnisse des Staatseisenbahn-Betriebes anbelangt, so sind die ordentlichen Einnahmen mit 83 165 700 fl. gegen 82 172 400 fl. im Jahre 1893 und 73 861 741 fl. im Jahre 1892, die ordentlichen Ausgaben mit 56 928 700 fl. gegen 55 565 020 fl. bezw. 53 435 854 fl. veranschlagt, sodass sich ein Betriebsüberschuss von 26 237 000 fl. gegen 26 607 380 fl. bezw. 20 425 887 fl. ergibt. Es beträgt sonach für 1894 der Betriebskoeffizient 68,45 % gegen 67,62 % im Jahre 1893 und 72,35 % im Jahre 1892. Insgesammt ergibt der Staatseisenbahn-Betrieb eine Reineinnahme von 11 889 420 Gulden gegen 11 661 850 fl. im Jahre 1893.

Die Herbstsession des Oesterreichischen Staatseisenbahnrathes

wurde am 21. d. Mts. mit einer Ansprache des K. K. Handelsministers eröffnet, in welcher er auf die neue Funktionsdauer des Staatseisenbahnrathes mit folgenden Worten verwies: Es gereicht mir zur besonderen Genugthuung, auf die erfolgreichen Leistungen hinweisen zu können, welche der Staatseisenbahnrath seit seinem Bestande und insbesondere während der letzten Funktionsdauer durch ernste und gründliche Arbeit erzielt hat. Ich darf mich wohl der begründeten Erwartung hingeben, dass die früheren Mitglieder sich im Vereine mit jenen Mitgliedern, welche in den Staatseisenbahnrath neu berufen wurden, den ihrer Erledigung harrenden vielfachen Arbeiten und wichtigen Aufgaben auch fernerhin mit dem gleichen Erfolge und mit Hingebung widmen werden. Hierauf bildeten sich 3 Komitees und zwar: 1. für allgemeine Angelegenheiten, 2. für Personentarif und Fahrordnung und 3. für kommerzielle Angelegenheiten und begannen sofort ihre Arbeiten.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt, und zwar:

a) der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin für die in dem Programm für die Verkehrsanlagen in Wien angeführten Lokalbahnen auf die Dauer eines Jahres;

b) der Stadtvertretung von Schönbach für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Tirschnitz oder Franzensbad der Buschtêhrader Eisenbahn nach Schönbach auf die Dauer von 6 Monaten;

c) dem Bürgermeister Josef Czech in Bohdanec und Genossen für eine Lokalbahn von Königgrätz nach Prelouc auf die Dauer von 6 Monaten.

Die Firma Siemens & Halske hat die bereits früher verliehene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von Bludenz nach Schruns in Vorarlberg, sowie das für jene Linie verfasste Projekt von den Vorkonzessionsinhabern erworben mit der Absicht, die genannte Bahn als elektrische Bahn auszuführen. Die Kosten der projektirten Bahn sind auf 500 000 fl. veranschlagt. Wegen Vornahme der Trassenrevision sind die erforderlichen Schritte von der genannten Firma bereits eingeleitet worden.

Bahneröffnungen.

Am 14. d. Mts. wurde die Theilstrecke Wels-Kremsmünster-Stift der Lokalbahn Wels-Unterrohr mit den Haltestellen — dieselben sind mit (H) bezeichnet — bezw. Stationen: Wels Stadt (H), Wels Volksgarten (H), Aschet (H), Schauersberg (H), Steinhaus, Oberhart (H), Unterhart (H), Sattledt, Sipbach (H), Kollendorf (H) und Kremsmünster-Stift dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die vorgenannten Haltestellen wurden nur für den Personenverkehr, die Stationen dagegen für den Gesammtverkehr in Benutzung genommen. Die Vollendung der weiteren Strecke bis Unterrohr, welche sich infolge Umbaues eines 20 m hohen Viaduktpfeilers nächst Kirchberg verzögert, ist binnen 3 Wochen zu gewärtigen. Durch diese 25 Baukm lange Lokalbahn erlangt die Stadt Wels eine seit Jahren angestrebte unmittelbare Verbindung mit dem Kremsthale und einen Anschluss über Unterrohr und Bad Hall nach Steyr.

Die Stadt Wels hat vom Anlagekapital dieser Lokalbahn, welches 1 100 000 fl. beträgt, 1 050 000 fl. aufgebracht, während der Landtag einen Beitrag von 50 000 fl. zum Aktienkapital leistete. Das Unternehmen liegt in den Händen der Lokalbahngesellschaft Wels-Aschach. Der Betrieb auf beiden Linien dieser Gesellschaft wird vom Staate geführt und der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion in Linz unterstellt. Die hohe Ziffer der Anlagekosten erklärt sich aus den besonderen Terrainschwierigkeiten, welche die Uebersetzung des Hochplateaus zwischen Traun- und Kremsfluss bei Steigungen bis zu 26 ‰ mit sich brachte, und den bedeutenden Eisenkonstruktionen, welche die Ueberbrückung dieser Flüsse und einer tiefen Thalschlucht nächst Kremsmünster erforderte.

Am 22. d. Mts. fand die Eröffnung der Eisenbahnlinie Laschwa-Travnik statt. Diese Linie ist eine Theilstrecke der Bahn, welche die Bosnathalbahn und somit die Landeshauptstadt Sarajewo mit Spalato verbinden soll. Der Bau der Linie Travnik-Bugojno sammt der Flügelbahn nach Jaice dürfte im Laufe des nächsten Jahres vollendet werden. Für die Fortsetzung der Bahn von Bugojno bis an die Dalmatinische Grenze ist bisher die Genehmigung der Legislative noch nicht eingeholt.

Eröffnung einer Haltestelle.

Am 1. d. Mts. wurde die zwischen den Stationen Pilnikau und Trautenau der Linie Chlumetz-Parschnitz der Oesterreichischen Nordwestbahn gelegene Haltestelle „Wildschütz“ für den Personen- und Gepäckverkehr bis auf Widerruf eröffnet.

Neues Formular zur Anweisung der nachträglichen Gebühren zur Eisenbahnfahrt der Mannschaften im Mobilisirungsfalle.

Den Bahnverwaltungen wurde vom K. K. Handelsministerium die Ausgabe des I. Nachtrages zu den Wehrvorschriften III. Theil, betreffend die Evidenzhaltung der Personen des Mannschaftsstandes und der Kriegsmarine, bekannt gegeben. Dieser Nachtrag enthält u. a. als neues Muster das Formular der Anweisung nebst Kupon zur Eisenbahnfahrt gegen nachträgliche Vergütung der Fahrgebühren seitens der K. und K. Heeresverwaltung für Landsturmmänner, welche im Mobilisirungsfalle einzurücken haben, sowie für die rückkehrenden Führer von Landsturmmännern und für die aus Landsturmbezirks- oder Ergänzungsbezirks-Stationen als überzählig, untauglich usw. wieder in die Heimath entlassenen Landsturmmänner.

Die Tarifirung der Kohle in Ungarn.

Die Tarifkommission des Ungarischen Handelsministeriums verhandelte in ihrer kürzlich unter dem Vorsitze des Handelsministers v. Lukacs abgehaltenen Sitzung die Kohlenfrage. Der Handelsminister verwies in seiner Eröffnungsrede auf die ausserordentliche Bedeutung dieser Frage für die industrielle Entwickelung Ungarns und auf den Umstand, dass er infolge der angeregten Vorstellungen und Gegenvorstellungen sowohl die Tarifsektion des Handelsministeriums als auch die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen beauftragt habe, die Frage zum Gegenstande eines sehr eingehenden Studiums zu machen. Der Chef der Handels- und Tarifsektion im Handelsministerium, Ministerialrath Hugo Kilenyi, erstattete hierauf einen erschöpfenden Bericht über diese Frage. Zur Abstellung der obwaltenden Uebelstände wird von den Fachorganen des Handelsministeriums und der Ungarischen Staatsbahnen folgendes vorgeschlagen: 1. Aenderung des Berggesetzes in dem Sinne, dass die Schürfung in den Kohlengruben und die Ausnützung derselben erleichtert ist. 2. Dass die bestehenden Kohlengruben, welche keine Eisenbahnverbindung besitzen, mit einer solchen versehen werden. In erster Linie sind die Eisenbahnen Ofen-Gran und Körpath-Verciorova auszubauen. 3. Bei der Kohlenversorgung der Ungarischen Staatsbahnen ist möglichst auf die entwickelungsfähigen Ungarischen Kohlenbergwerke Rücksicht zu nehmen. 4. Der Ausnahmetarif 1 ist für die minderwerthigen Ungarischen Kohlen herabzusetzen, und zwar in zwei Abstufungen, je nachdem die Wärmeentwickelung unter oder über 4000 Kalorien geht. 5. Die Frachtermässigung für die besserwerthige Ungarische Kohle als allgemeine Maassregel ist als ausgeschlossen anzusehen. Dagegen sind in einzelnen Relationen, die namentlich angeführt werden, Frachtermässigungen zu gewähren. 6. Was die Erleichterung der Einfuhr Schlesischer Kohle betrifft, so kann dieselbe in solchen Relationen in Betracht kommen, in welchen der Wettbewerb der Ungarischen Kohle selbst nach den vorgeschlagenen Maassregeln nicht derart gesteigert werden kann, dass die wohlfeile Feuerung für die Industrie sichergestellt werden könnte. In gewissen Relationen wäre für die den Fabriken gelieferte Grubenkohle der Ausnahmetarif 1 anzuwenden. Die allgemeine Begünstigung für die Einfuhr Schlesischer Kohle sei jedoch abzuweisen. Handelsminister v. Lukacs erklärte hierauf, dass die Aenderung des Berggesetzes in der bezeichneten Richtung bereits in Angriff genommen wurde und dass der Ausbau der Eisenbahn Ofen-Gran bereits sichergestellt ist. Es entspann sich sodann eine sehr lange Debatte, als deren Ergebniss die Erklärung des Handelsministers anzusehen ist, wonach die Fachorgane des Handelsministeriums und der Ungarischen Staatsbahnen angewiesen werden, im Rahmen dieser allgemeinen Vorschläge die Details auszuarbeiten und dem Minister zur Genehmigung vorzulegen.

Der Antheil des Staates am Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Jahr 1894

wird mit 430 000 fl. und demnach um 330 000 fl. höher veranschlagt als für das laufende Jahr. Maassgebend ist dabei der Voranschlag der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Jahr 1893, in welchem die Einnahmen mit 31,8 Millionen Gulden, die Ausgaben und Lasten mit 23,6 Millionen Gulden figuriren. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn erwartet für das Jahr 1893 eine Mehreinnahme von 1,3 Millionen Gulden und eine Steigerung der Lasten um 769 000 fl. Als Reingewinn für das Jahr 1893 wurden 8,3 Millionen Gulden veranschlagt.

Die Betriebseinnahmen der grösseren Oesterreichischen Privatbahnen.

Die folgende Tabelle zeigt die Verkehrseinnahmen der grossen Privatbahnen während des Zeitraums vom 1. Januar bis Ende September d. J. im Vergleiche mit dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres.

	1893	gegen 1892
	Gulden	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . .	22 407 905	+ 795 594
Oesterr.-Ungar. Staatsbahn	17 515 100	+ 748 205
Südbahn	36 094 526	+ 2 644 721
Oesterr. Nordwestbahn: Linie A . .	2 859 919	— 27 746
Elbethalbahn	4 513 541	+ 181 580
Böhmische Westbahn	2 745 236	+ 172 424
Buschtêhrader Bahn: Linie A . . .	2 472 571	+ 217 482
„ „ „ B . . .	3 889 339	+ 271 328
Böhmische Nordbahn	3 092 000	+ 149 958
Aussig-Teplitzer Bahn	4 145 984	+ 111 612

Betriebseinnahmen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im Monat September d. J.

Die Oesterreichischen Staatsbahnen weisen gegen den September 1892 im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 106 146 Personen mit einer Mehreinnahme von 190 841 fl. und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 45 710 t mit einer Mehreinnahme von 220 748 fl. aus. Es ergibt sich demnach eine Gesammt-Mehreinnahme von 411 589 fl.

Nichtbesteuerung der Tantiemen der Verwaltungsräthe von Eisenbahnen (Rechtsfall).

Das Finanzministerium hatte entschieden, dass die Verwaltungsräthe der Zwolenoves-Smecna-Eisenbahn von ihren Tantiemen die Einkommensteuer zu bezahlen haben. Die Verwaltungsräthe erhoben die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und machten geltend, dass bis zum heutigen Tage die Verwaltungsräthe der Eisenbahngesellschaften für ihre Tantiemen nicht besteuert wurden, weil die Eisenbahngesellschaft selbst die Erwerbsteuer zahlen musste, die Bezüge der Verwaltungsräthe aber nichts anderes seien, als ein Theil des Einkommens der Aktiengesellschaft. Die Eisenbahngesellschaft, um die es sich im vorliegenden Falle handle, sei aber von der Steuerpflicht befreit und darum halte sich jetzt die Finanzbehörde an die Verwaltungsräthe. Es liege aber in der Natur der Sache, dass bei einer Eisenbahngesellschaft, welche die Steuerfreiheit geniesse, auch die Verwaltungsräthe nicht der Besteuerung unterzogen werden dürfen. Der Vertreter des Finanzministeriums erwiderte, die Verwaltungsräthe der Eisenbahngesellschaften im allgemeinen seien bisher deshalb nicht der Erwerbsteuer unterzogen worden, weil die Finanzbehörde eine Doppelbesteuerung verhüten wollte; denn da allerdings die Bezüge der Verwaltungsräthe nur als Einkommen der Gesellschaft gelten müssen, so durfte die Finanzbehörde nicht die Gesellschaft und die Verwaltungsräthe besteuern. Ganz anders aber verhalte es sich bei Eisenbahngesellschaften, welche die Steuerfreiheit geniessen. Der Verwaltungsgerichtshof gab der Beschwerde Folge und hob die angefochtene Entscheidung des Finanzministeriums als ungesetzlich auf — mit der Begründung, dass die Verwaltungsräthe als Repräsentanten der Aktiengesellschaft auf keinen Fall der Steuerpflicht unterliegen, ob nun die Aktiengesellschaft selbst steuerpflichtig oder von der Steuer befreit sei. („Fremdenblatt“ vom 12. d. Mts.)

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Oesterreichische Reichshälfte befindet sich in politischer Gährung: Es wird die Auflösung des Reichsrathes infolge des über Prag verhängten Ausnahmezustandes befürchtet. Die von der Regierung eingebrachte Wahlreform, welche die Arbeiter parlamentsfähig machen soll, wird leidenschaftlich diskutirt und die Durchführbarkeit der Goldwährung erscheint durch das stetige Steigen des Agios gefährdet. Ungeachtet des günstigen Fortganges der finanziellen Verhandlungen mit der Buschtêhrader Bahn (Litr. A. 1115 und B. 455) und über die Sanirung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn (12,30), über welche wir demnächst berichten, waren die übrigen Bahnaktien sehr flau. Trotz der Wiedereröffnung der Elbeschifffahrt wichen Nordwestbahn (212,75) und Elbethalbahn (237), ebenso Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2860) und Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn (302), welche letztere ihre ausserordentliche Generalversammlung, wegen Umwandlung ihrer 5 % Prioritäten (133,25) auf den 18. November ausgeschrieben hat; endlich Südbahn (103), trotz ihrer vorzüglichen Einnahmen.

Elektrische Zugbeleuchtung in Frankreich.

Seit einiger Zeit sind in Frankreich Probebeleuchtungen von Eisenbahnzügen mit elektrischem Licht ausgeführt worden, um die Vor- oder Nachtheile und die Kosten dieser Beleuchtungsart zu studiren. Man hat 2 Systeme versucht. Beim ersten hat jeder Wagen seine eigene Elektrizitätsquelle, so dass er beliebig aus dem Zuge genommen werden kann, ohne die Beleuchtung der übrigen Wagen in Frage zu stellen. Der Strom wird in solchen Fällen von Sammelbatterien geliefert, die im Wagen oder unterhalb desselben untergebracht werden, indessen sind auch Primärbatterien zu dem Zwecke versucht worden. Beim zweiten System hat man Dynamomaschinen von einer der Achsen des Packwagens betrieben. Dies macht die aushilfsweise Benutzung von Sammelbatterien für die Zeit nöthig, während der der Zug stille steht. Dieses System ist während eines vollen Jahres beim „Südexpress“ der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft erfolgreich im Betriebe gewesen; es eignet sich besonders für Züge, die lange Strecken ohne Trennungen oder Verschubbewegungen zurücklegen. Ladestationen, wie beim ersten System, welches die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und die Ost- und Nordbahn haben, kommen hierbei in Fortfall.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat 50 Wagen mit Glühlichtlampen — 2 in jedem Abtheil — und 12 zelligen Sammelbatterien ausgerüstet. Diese Wagen bilden 2 Züge, die auf Vorortlinien laufen. Die beiden in jeder Wagenabtheilung befindlichen Lampen sind so angeordnet, dass, wenn die eine zufällig verlöschen sollte, die andere sofort selbstthätig eingeschaltet wird. Die Batterien werden in einer besonderen Ladestation im Pariser Endbahnhofe geladen und jede Batterie reicht für eine 30 stündige Beleuchtung aus. Die Erfahrungen mit diesen Zügen sind bisher günstig gewesen und die Versuche werden noch ein weiteres Jahr fortgesetzt.

Die Ostbahn, welche mit einer Chromsäurebatterie Versuche gemacht hatte, hat dieselben zu Gunsten des von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn versuchten Systems aufgegeben. Die Primärbatterien haben sich nicht als ökonomisch erwiesen.

Bei der Nordbahn hat jeder Wagen eine 16 zellige Sammelbatterie, deren Ladung für 32 Stunden vorhält. Jede Wagenabtheilung hat eine Lampe, deren Stärke nach der Klasse verschieden ist, aber nicht geringer als 6 Kerzen. Vollständig ausgerüstete Züge dieser Art verkehren regelmässig zwischen Paris und Lille.

Die Midi- oder Südbahn hat nur 2 nach diesem System ausgerüstete Wagen. Die Westbahn macht Versuche mit Meritens' Batterie, aber die Unterhaltung ist lästig und theuer.

Die Paris-Orléansbahn und die Französischen Staatsbahnen erproben Chromsäurebatterien.

Das Gesammtergebniss aller der Versuche bietet bisher nicht den gehofften Erfolg. Die Kosten der elektrischen Beleuchtung sind 3 Mal so hoch, wie die der gewöhnlichen Oelbeleuchtung. Die Französischen Erfahrungen bestätigen die in England gemachten, wo die elektrische Zugbeleuchtung nicht Boden gewinnen will. Gegen die Sammelbatterien, auf deren Hilfe man angewiesen ist, wird geltend gemacht, dass sie unter den Erschütterungen des Zuges leiden, dass die Platten dadurch stark angegriffen werden und dass Kurzschlüsse entstehen, die die Leistungen der Batterien stark vermindern. Sammelbatterien wiegen schwer, das Laden erfordert Zeit und kann nur an bestimmten Stellen erfolgen. Dynamomaschinen aber müssen so eingerichtet werden, dass sie auch bei veränderlicher Fahrgeschwindigkeit gleichen Strom geben und ihre Unterhaltung muss sorgfältig ausgeführt und überwacht werden. Ehe die Elektrizität daher das Pintsch'sche Oelgas verdrängt haben wird, dürfte noch einige Zeit vergehen.

Vom Büchertisch.

Die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 von Geh. Ober-Regierungsrath Dr. Alfred v. d. Leyen (in Goldschmidt's Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht Bd. XLI).

In Nr. 71 d. Ztg. vom 12. September 1891 ist eine gleichfalls in Goldschmidt's Zeitschrift erschienene Abhandlung dieses um die Eisenbahnlitteratur hochverdienten Schriftstellers über das Berner Uebereinkommen besprochen worden. Gewissermaassen die Fortsetzung und den Schluss jener Schrift bildet obige Abhandlung desselben Autors über die Verkehrsordnung. Die unter diesem Namen, nach erfolgter Verständigung mit Oesterreich-Ungarn wegen thunlichster Gemeinsamkeit der beiderseits zu erlassenden Vorschriften, vom Deutschen Bundesrath beschlossene Neubearbeitung des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands schliesst sich bekanntlich, soweit sie den Güterverkehr betrifft, an das Internationale Uebereinkommen möglichst genau an und weicht davon — neben vielfachen Ergänzungen — grundsätzlich nur in solchen Punkten ab, welche entweder wegen der besonderen Bedürfnisse des inneren Rechts eine selbständige Regelung erforderten, oder aber ohne eine — zur Zeit nicht angezeigte — Abänderung verschiedener Vorschriften des Handels-Gesetzbuches nicht ausführbar gewesen wären. In erstere Kategorie gehören namentlich vielfache Transporterleichterungen für Gegenstände, welche nach dem Berner Uebereinkommen von der Beförderung ausgeschlossen oder nur unter schwereren Bedingungen zugelassen sind, — die naturgemässe Verschiedenheit der Frachtbriefformulare, — die verschiedenartige Regelung der Lieferfristen und des Ersatzes für deren Versäumung, ferner einiger das Verfügungsrecht betreffender Bestimmungen, insbesondere der Frage, ob die Ausstellung des Frachtbriefduplikats obligatorisch sein soll. Der zweite Gesichtspunkt kommt vorzugsweise in Betracht: bei der Frage, ob der Berechnung des Werthes des in Verlust gerathenen Gutes Ort und Zeit des Versands oder aber des Empfangs zu Grunde gelegt werden soll, ferner bezüglich der Frist für Anbringung von Entschädigungsforderungen nach Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht, sowie hinsichtlich der Verjährungsfristen im Falle des Betrugs und der Veruntreuung.

Neben dem Güterverkehr, welcher allein Gegenstand des Internationalen Uebereinkommens ist, sind aber in der Verkehrsordnung auch, wie im alten Betriebsreglement, die Vorschriften über die Beförderung von Personen, Gepäck, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Leichen aufgenommen und auf Grund der inzwischen gemachten Erfahrungen vielfach theils sachlich neu geregelt, theils äusserlich verschieden geordnet oder anders gefasst. Auch ist, den Bedürfnissen der Praxis entsprechend, ein besonderer Abschnitt über das sogen. Expressgut beigefügt.

Alle diese Neuerungen werden, soweit sie von einiger Erheblichkeit sind, in der uns vorliegenden Schrift nach ihrer Entstehung und im Hinblick auf die bisherigen Vorschriften sowie die entsprechenden Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens eingehend und anschaulich erörtert. Unter anderem ist auch darauf hingewiesen, inwieweit den Bedenken Thöl's gegen die Rechtsbeständigkeit einzelner Bestimmungen des bisherigen Betriebsreglements bei der neuen Fassung Rechnung getragen wurde.[1]) Von besonderem Interesse ist ferner der Nachweis, dass es für das Zustandekommen des Berner Vertrages wesentlich war, die Regelung des inneren Rechts in thunlichstem Anschluss an die Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens, wie sie für Deutschland nunmehr durch die Verkehrsordnung und auch in anderen Vertragsstaaten mehrfach bereits erfolgt ist, diesen selbst zu überlassen.[2])

[1]) Ueber diesen Gegenstand sind unsere Leser seiner Zeit durch die „Kritik und Antikritik" betitelten Aufsätze des Verfassers der gegenwärtigen Besprechung im Jahrg. 1883 S. 89 ff. d. Ztg. ausführlich unterrichtet worden.

[2]) In ähnlichem Sinne ist dieser Gegenstand von uns bereits im Jahrg. 1891 Nr. 73 d. Ztg. unter der Ueberschrift „Lebensfragen" behandelt. In der Abhandlung selbst sind zur Bestätigung citirt: Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht S. 18 ff., 43, 44, und Rutz in Seuffert's Blättern für Rechtsanwendung 58. Jahrg. S. 20.

Ein Schlussabschnitt ist dem Einflusse des Internationalen Uebereinkommens und der Verkehrsordnung auf das Vereinsreglement und auf die inneren sowie die internationalen Tarife gewidmet.

Es würde zu weit führen, in alle Einzelheiten dieser interessanten Abhandlung, mit deren Ausführungen wir uns fast durchweg einverstanden erklären können, hier des Näheren eingehen zu wollen. Indem wir nur noch bemerken, dass der Verfasser an den Vorarbeiten und an den Konferenzen, welche zur Abfassung des neuen Betriebsreglements geführt haben, in hervorragender Weise mitgewirkt hat, wollen wir seine dankenswerthe Arbeit unseren Lesern bestens empfohlen haben.

G . . . . . . r.

Meyer's Hand-Lexikon des allgemeinen Wissens in einem Band. Fünfte gänzlich umgearbeitete Auflage. Leipzig und Wien. Bibliographisches Institut 1893.

In einem Band in Kleinoktav von ungefähr 1 700 Seiten engen, aber gut lesbaren, scharfen Druckes gibt dieses Lexikon mit grosser Präzision und Klarheit über die verschiedensten Fragen des menschlichen Wissens in lakonischer Kürze Auskunft. Dasselbe hat sich als ein bequem zu benutzendes Nachschlagebuch, welches auf den ersten Blick die gewünschte Auskunft über historische Persönlichkeiten, statistische Daten und Ziffern, über Fremdwörter usw. gibt, bereits in 4 Auflagen bewährt und sich in weiten Kreisen neben den grösseren Nachschlagewerken eingebürgert. Dasselbe wird in seiner neuen Auflage und in seiner dem praktischen Gebrauche noch mehr angepassten Gestalt nicht nur den alten Freunden willkommen sein, sondern sich auch neue Freunde erwerben. Der billige Preis von 10 M. (6 fl. Oe. W.) ermöglicht dem Werk eine möglichst grosse Verbreitung.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Strecke Fordon-Culmsee. Am 25. Oktober 1892 wird von der im Bau befindlichen Bahnstrecke Fordon-Culmsee die Theilstrecke Unislaw-Culmsee für den Güterverkehr in Wagenladungen, und am 1. November 1893 die gesammte Strecke Fordon-Culmsee, Fortsetzung der bisher als Nebenbahn betriebenen Linie Bromberg-Fordon, für den Personen- und Güterverkehr eröffnet und alsdann die Strecke Bromberg-Culmsee als Vollbahn mit nachstehendem Fahrplan betrieben werden.

Zug 241	Zug 243	Zug 130*	Zug 245	Zug 247		Stationen		Zug 242	Zug 244	Zug 246	Zug 248	km
2.—4. Klasse								2.—4. Klasse				
$5.^{\underline{34}}$	9.20	1.33	5.19	$10.^{\underline{57}}$	Abf.	Bromberg	Ank.	8.33	12.40	$6.^{46}$	$10.^{\underline{37}}$	0,0
× $5.^{\underline{43}}$	× 9.30	|	× 5.28	|	↓	Karlsdorf	↑	× 8.24	× 12.30	× $6.^{\underline{36}}$	|	6,9
× $5.^{\underline{47}}$	× 9.34	× 1.53	× 5.32	× $11.^{\underline{08}}$		Jasiniec		× 8.20	× 12.26	× $6.^{\underline{32}}$	× $10.^{23}$	8,5
$5.^{\underline{53}}$	9.41	2.10	5.39	$11.^{\underline{15}}$		Fordon		8.15	12.20	$6.^{\underline{26}}$	$10.^{\underline{17}}$	11,8
6.06	9.55	2.35	5.53	$11.^{\underline{29}}$		Ostrometzko		8.05	12.10	$6.^{\underline{15}}$	$10.^{\underline{07}}$	17,3
6.16	10.05	2.58	$6.^{\underline{03}}$	$11.^{\underline{40}}$		Damerau		7.53	11.58	$6.^{\underline{02}}$	$9.^{\underline{55}}$	23,0
6.26	10.17	3.27	$6.^{\underline{14}}$	$11.^{\underline{51}}$		Unislaw		7.42	11.47	5.50	$9.^{\underline{44}}$	30,8
6.36	10.28	3.48	$6.^{\underline{24}}$	$12.^{\underline{01}}$	↓	Nawra	↑	7.32	11.37	5.39	$9.^{\underline{34}}$	37,6
6.46	10.39	4.08	$6.^{\underline{35}}$	$12.^{\underline{12}}$	Ank.	Culmsee	Abf.	7.21	11.25	5.27	$9.^{\underline{22}}$	45,7

* Fällt Sonntags aus. × Zug hält nur bei Bedarf.

Der Fahrplan für die Strecke Unislaw-Culmsee während der Zeit vom 25. bis 31. Oktober wird auf den betreffenden Stationen zum Aushang kommen.

Die Personen- und Gütertarife sind bei unseren Fahrkarten-Ausgabestellen verkäuflich; sämmtliche Stationen, mit Ausnahme der nur dem Personenverkehr dienenden Haltepunkte Karlsdorf und Jasiniec, dienen vom 1. November 1893 ab dem Personen- und Güterverkehr.

Die Strecke Fordon-Culmsee und die bisher dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Bromberg unterstellte Anschlussstrecke Karlsdorf-Fordon wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Thorn unterstellt.

Bromberg, den 21. Oktober 1893. (2323)
Königliche Eisenbahndirektion.

1. November d. J. wird der zwischen den Stationen Mehrhoog und Empel gelegene Personenhaltepunkt Haldern unseres Verwaltungsbezirks für den unbeschränkten Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eröffnet und in die bezüglichen Tarife für unseren Binnenverkehr, den Rheinischen Nachbarverkehr, den Güterverkehr Köln (rrh.) etc. -Altona, -Berlin, -Breslau, -Bromberg, -Erfurt, -Frankfurt a. M., -Hannover, -Magdeburg, -Militäreisenbahn, -Oldenburg und -Oberhessen, den Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen und Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Güterverkehr aufgenommen.

Ueber die für Haldern zur Anwendung kommenden Tarifkilometer und Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Köln, den 21. Oktober 1893. (2325)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. November 1893 wird die an der Bahnstrecke Cottbus-Sagan belegene Haltestelle Linderode, welche bisher schon für den Personen- und Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungs-Verkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet.

Erfurt, den 23. Oktober 1893. (2326)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die an der Strecke Weetzen-Haste gelegene Haltestelle Bantorf, welche bislang nur für den Personen- und Güterverkehr in Wagenladungen sowie für die Abfertigung von Privatdepeschen eingerichtet war, wird am 1. November d. J. auch für die Abfertigung von Reisegepäck, Eilgut und Frachtstückgut,

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direktion Bromberg ist am 20. d. Mts. die bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungsgütern befugte Haltestelle Gultowy auch für den Stückgut- und Eilstückgut-Verkehr eröffnet worden.

Berlin, den 24. Oktober 1893. (2324)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Eröffnung des Personenhaltepunkts Haldern für den Gesammtverkehr. Am

sowie von Leichen und lebenden Thieren — einzeln und in Wagenladungen — eröffnet.

Ausgeschlossen von dem Verkehr auf der Haltestelle bleiben auch fernerhin Fahrzeuge, Sprengstoffe und feuergefährliche Gegenstände.

Eine direkte Abfertigung von Eilgütern und Frachtstückgütern, sowie Leichen und lebenden Thieren — einzeln und in Wagenladungen — wird vom 1. November von und nach Bantorf sowohl im diesseitigen Lokalverkehr, als auch im direkten Verkehr mit den Stationen der anderen Preussischen Staatsbahnen in Wirksamkeit treten.

Die in Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Hannover, den 23. Oktober 1893. (2327)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Bayerischer Güterverkehr. Durch den am 1. November d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag III werden die besonderen Bestimmungen, der Kilometerzeiger, die Tariftabellen und Ausnahmetarife, sowie der Anhang zum Tarif ergänzt bezw. abgeändert. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 21. Oktober 1893. (2328)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu dem Ausnahmetarife für die direkte Beförderung von Holz von Stationen Deutscher Bahnen nach Stationen der Französischen Ostbahn tritt am 15. November d. J. der Nachtrag VII in Kraft. Exemplare desselben können von den betheiligten Verwaltungen und unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 13. Oktober 1893. (2329)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahn-Verkehr Altona-Oldenburg. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird zum Gütertarife für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 8 herausgegeben, welcher neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen anderweite Ausnahmesätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II enthält.

Der Nachtrag kann von den Güter-Abfertigungsstellen käuflich bezogen werden.

Hannover, den 23. Oktober 1893. (2330)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Januar 1894 treten, nachdem mit dem 1. November d. J. allgemeine Ausfuhrtarife für Eisen etc. zur Einführung gelangen, in nachbezeichneten Verkehren folgende Ausnahmetarife bezw. Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern ausser Geltung:

1. Im Binnen-Gütertarif des Bezirks Bromberg von Landsberg a/W. nach Colberg, Rügenwalde und Stolpmünde;
2. im Staatsbahnverkehr Bromberg-Berlin nach den Häfen: Barth, Colberg, Danzig, Greifswald, Königsberg, Lauterbach, Memel, Neufahrwasser, Ribnitz, Rostock, Rügenwalde, Stettin, Stolpmünde, Stralsund, Swinemünde, Ueckermünde und Wolgast.

Es bleiben nur die Ausnahmesätze von Berlin Ostbhf., Landsberg a/W. und Lichtenberg-Friedrichsfelde nach Stettin und Swinemünde in Kraft;

3. im Staatsbahnverkehr Bromberg-Breslau die Ausnahmesätze nach Colberg, Rügenwalde und Stolpmünde;
4. in den Staatsbahnverkehren Bromberg-Hannover, -Magdeburg und -Oldenburg nach Colberg, Danzig, Königsberg, Memel, Neufahrwasser, Rügenwalde und Stolpmünde, sowie im letzteren Verkehr nach Brake, Elsfleth, Leer, Nordenham und Wilhelmshaven. Im Verkehr Bromberg-Oldenburg bleiben nur Ausnahmefrachtsätze von Berlin Ostbhf., Landsberg a/W. und Lichtenberg-Friedrichsfelde nach Brake, Elsfleth und Nordenham bestehen.

Bromberg, den 19. Oktober 1893. (2331)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif von Deutschland nach Semlin transito. Am 1. November d. J. tritt für den Güterverkehr von Stationen der Preussischen, Sächsischen, Bayerischen, Württembergischen und Badischen Staatseisenbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Main-Neckarbahn und der Hessischen Ludwigsbahn nach Serbischen, Bulgarischen, Rumänischen und Türkischen Schiffs- und Eisenbahnstationen ein Tarif nach Semlin Durchgang in Geltung.

Derselbe enthält Frachtsätze von Stationen vorbezeichneter Bahnen nach Semlin transito für die wichtigsten Deutschen Ausfuhrartikel u. a. für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, landwirthschaftliche Maschinen, Zink, Bleiwaaren, Bleiglätte, Eisenvitriol, Cement, Chamottesteine, Röhren, Schiefertafeln, Schiefergriffel, Lithographiesteine, Papier, Dachpappe, Glaswaaren, Töpfer- und Steingutwaaren, Zucker, Bier, Baumwollwaaren, Baumwollgarnen, Möbel aus gebogenem Holz, Fellen und Häute, Eisenbahnfahrzeuge, für welche Artikel besondere ermässigte Frachtsätze in dem am gleichen Tage in Geltung tretenden Tarif für den Deutsch-Orientalischen Eisenbahn-Verband nicht enthalten sind.

Zu den Frachtsätzen des Semliner Gütertarifs werden nur solche Sendungen abgefertigt, welche an die Adresse der Speditionsagentur der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen in Semlin zur Weiterbeförderung nach Serbischen, Bulgarischen, Rumänischen und Türkischen Stationen gerichtet sind. Die genannte Agentur besorgt gegen eine Gebühr von 1 Franken die Ausfertigung der zur Weiterbeförderung erforderlichen Frachtbriefe.

Abzüge des Tarifs sind zum Preise von 0,85 ℳ bei den Verbandsstationen zu beziehen.

Breslau, den 23. Oktober 1893. (2332)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. November 1893 tritt zum Gütertarif Oldenburg - Bromberg der Nachtrag 7 in Kraft. Derselbe enthält:
neue Ausnahmetarife für Eisen und Stahl des Sp.-T. I und II im Platzverkehr nach Hafenstationen und im Ausfuhrverkehr nach ausserdeutschen Ländern und Deutschen Kolonien,
sowie einen
anderweiten Ausnahmetarif für Eisen und Stahl des Sp.-T. II und einzelne Eisenartikel des Sp.-T. I
zur Ausfuhr über See nach aussereuropäischen Ländern.

Soweit durch den Nachtrag 7 Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Januar 1894 in Kraft.

Druckstücke des Nachtrages können durch die Fahrkarten - Ausgabestellen unseres Bezirks bezogen werden.

Bromberg, den 19. Oktober 1893. (2333)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Verkehr Hannover-Altona. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird zum Gütertarife für obigen Verkehr der Nachtrag 10 herausgegeben, welcher anderweit Ausnahmesätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I, II und III, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen enthält.

Der Nachtrag kann von den Güter-Abfertigungsstellen käuflich bezogen werden.

Hannover, den 23. Oktober 1893. (2334)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab gelangen für den Verkehr zwischen der Station Leipzig, Magdeb. Bahnhf. und den Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr die gleichen Entfernungen und Frachtsätze zur Berechnung, welche für den Verkehr mit der Station Leipzig, Thür. Bhhf., Geltung haben. (2335)

Frankfurt a. M., den 21. Oktober 1893.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. November 1893 werden die diesseitigen an der Neubaustrecke Fordon-Culmsee bezw. Rautenberg - Pillkallen belegenen Stationen: Damerau (Kr. Culm), Nawra, Ostrometzko, Unislaw, Rautenberg und Schorellen in die direkten Güterverkehre Hannover- und Oldenburg-Bromberg einbezogen.

Die neuen Entfernungen und Frachtsätze sind bei den vorgenannten Stationen sowie bei unserem Tarifbüreau zu erfahren.

Bromberg, den 23. Oktober 1893. (2336)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. wird in Berichtigung eines Druckfehlers der Frachtsatz des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter zwischen Basel (Bötzbergbahn) und Zwötzen von 5,06 ℳ auf 5,66 ℳ für 100 kg erhöht.

Dresden, den 25. Oktober 1893. (2337)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Gütertarif Berlin-Magdeburg und anschliessende Privat-Eisenbahnen. Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Eisenbahn-Direktionsbezirken Berlin und Magdeburg nebst anschliessenden Privateisenbahnen vom 1. September 1890 tritt am 1 November d. J. der Nachtrag 9 in Kraft.

Derselbe enthält ausser mehreren schon früher veröffentlichten Tarifänderungen neue Entfernungen für die Station Pankow-Schönhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und für die Station Miesterhorst des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, ferner Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl etc. der Spezialtarife I und II für den Orts- und den Ausfuhrverkehr von den diesseitigen Eisen-Versandstationen nach den Hafenstationen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güter- und Eilgut-Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 24. Oktober 1893. (2338)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit sofortiger Wirkung und für die Zeit bis zum 1. Mai 1894 werden für bestimmte künstliche Düngemittel bei Versendung in Wagenladungen von Mannheim-Neckarvorstadt nach Stationen der Grossh. Badischen Staatsbahnen, wenn diese Sendungen an landwirthschaftliche Vereine, Gemeinden usw. adressirt sind, die Frachten um ein Drittel ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen die für den Güterverkehr eingerichteten diesseitigen Stationen.

Karlsruhe, den 22. Oktober 1893. (2339)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc. -Erfurt und anschliessende Privatbahnen. Am 1. November d. J. kommt der Tarifnachtrag XIII zur Einführung, welcher Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Gotha Kindleberstrasse und Langenberg a/Elster des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl etc. sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist.

Köln, den 25. Oktober 1893. (2340)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Am 1. November 1893 gelangen für die Beförderung von Roheisen in Wagenladungen von 10000 kg oder bei Frachtzahlung für mindestens dieses Gewicht von Burgsolms, Station der Kgl. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M., nachstehende Frachtsätze zur Einführung.

Von Burgsolms nach	Mark für 100 kg
Adlerkosteletz	2,10
Brünn (K. F. N. B.)	2,42
„ (St. E. G.)	2,42
Gross-Meseritsch	2,30
Kladno	1,60
Komotau	1.40
Kralup	1,65
Lieben (Oe. N. W. B.)	1,76
„ (St. E. G.)	1,76
Mähr.-Ostrau	2,16
Pardubitz (St. E. G.)	2,09
„ (Oe. N. W. B.)	2,09
Pilsen (B. W. B.)	1,39
„ (K. K. St. B.)	1,39
Prag - Bubna, -Sandthor und -Smichow (B. E. B.)	1,66
Prag (B. W. B.)	1,66
„ (Oe. N. W. B.)	1,76
Rakonitz (B. E. B.)	1,56
Stockerau	2,19
Teplitz-Waldthor	1,49

München, im Oktober 1893. (2341)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Gütertarif Breslau - Magdeburg und anschliessende Privateisenbahnen. Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Breslau-Magdeburg und anschliessende Privateisenbahnen vom 1. April 1891 tritt am 1. November d. J. der Nachtrag 6 in Kraft. Derselbe enthält ausser mehreren bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs neue Entfernungen für die Stationen Heinersdorf und Mösen des Direktionsbezirks Breslau, sowie für die Stationen Miesterhorst und Zielitz des Direktionsbezirks Magdeburg. Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erhalten.

Magdeburg, den 26. Oktober 1893. (2342)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2 betr. Am 1. November d. J. kommt der Nachtrag XI zur Einführung. Er enthält Aenderungen des Vorworts, der besonderen Bestimmungen und einzelner Stationsnamen, ferner Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stationstariftabellen, der Ausnahmetarife, sowie der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vizinal- und Lokalbahnstationen.

Die Nachträge I—X werden hierdurch ausser Kraft gesetzt.

Insoweit im Verkehre mit der Station Furth i/W. im Ausnahmetarif 2 für Artikel der Oesterreichischen Stückgutklasse II Erhöhungen gegen die seitherigen Frachtsätze eintreten, erlangen sie erst am 15. Dezember 1893 Geltung.

Die nur in beschränkter Weise anwendbaren Frachtsätze des Ausnahmetarifs 26 für hydraulischen Kalk (Romancement) kommen mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1893 in Wegfall; es ist hierfür der Artikel hydraulischer Kalk (Romancement) ohne die seitherige Beschränkung in den Ausnahmetarif 21 für Cement aufgenommen worden. Die für hydraulischen Kalk bei Ebersbach und Warnsdorf eintretenden Erhöhungen erlangen jedoch erst am 15. Dezember d. J. Gültigkeit.

Abzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Dresden, am 24. Oktober 1893. (2343)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. Vom 1. November d. J. ab finden die Koksfrachtsätze dieses Tarifs auch Anwendung auf Kokskohlen, welche von Eisenhütten zur Herstellung von Koks zum Hochofenbetrieb bezogen werden. Näheres ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 24. Oktober 1893. (2344)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Am 1. November d. J. gelangt für die Beförderung von Zucker zum Seeexport von der Station Chybi nach Oswitz ein direkter Frachtsatz von 1,23 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 24. Oktober 1893. (2345)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. November 1893 tritt zu dem Gütertarif Hannover - Bromberg der Nachtrag 7 in Kraft. Derselbe enthält anderweite Ausnahmetarife

1. für Eisen und Stahl des Sp.-T. I und II
   - a) im Verkehr nach diesseitigen Binnenstationen sowie nach Hafenplätzen,
   - b) zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und nach Deutschen Kolonien,
2. für Eisen und Stahl des Sp.-T. II und einzelne Eisenartikel des Sp.-T. I zur Ausfuhr über See nach aussereuropäischen Ländern.

Soweit durch den Nachtrag 7 Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Ausnahme-Frachtsätze noch bis zum 1. Januar 1894 in Kraft.

Druckstücke des Nachtrages sind durch die Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks zu beziehen.

Bromberg, den 19. Oktober 1893. (2346)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. November d. J. treten für die Staatsbahnverkehre Hannover- und Oldenburg - Erfurt und Hannover - Oldenburg die Nachträge 31 und 30 bezw. 7 in Kraft, welche u. a. Ausnahme - Tarifsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife nach den Elbe- und Weserhäfen enthalten.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 23. Oktober 1893. (2347)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum diesseitigen Lokal-Gütertarif vom 1. April 1890 ist der mit dem 1. November d. J. an gültige Nachtrag 25 herausgegeben, welcher Ausnahmesätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I, II und III, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen enthält.

Hannover, den 23. Oktober 1893. (2348)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehre Hannover- bezw. Oldenburg-Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. gelangen zu den Gütertarifen für die oben bezeichneten Verkehre die Nachträge 10 und 9 zur Einführung, welche u. a. direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu in die Verkehre einbezogenen Stationen Heinersdorf, Mösen und Nilbau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, sowie anderweite Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II enthalten. Soweit bezüglich dieser letzteren Aenderung Erhöhungen eintreten, behalten die bisherigen Sätze noch bis zum 1. Januar 1894 Gültigkeit.

Die Nachträge sind von den betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Hannover, den 24. Oktober 1893. (2349)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Verkehr Köln (rechtsrhein.)-Hannover. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. gelangt zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 4 zur Einführung, welcher u. a. direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Station Asperden der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, sowie anderweite Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Spezialtarife I, II und III enthält.

Soweit bezüglich dieser letzteren Aenderung Erhöhungen eintreten, behalten die bisherigen Sätze noch bis zum 1. Januar 1894 Gültigkeit.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Hannover, den 23. Oktober 1893. (2350)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn. Die Station Weinheim wird mit Wirkung vom 1. November l. J. ab in den direkten Kohlenverkehr mit Belgien einbezogen.

Näheres bei unserer Güterabfertigung Weinheim.

Darmstadt, den 23. Oktober 1893. (2351)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. tritt der Nachtrag 1 zum Tarif vom 15. April d. J., Aenderungen und Ergänzungen der Beförderungsbestimmungen, des Kilometerzeigers, der Güterklassifikation und der Tariftabellen enthaltend, in Kraft. Her-

vorgehoben werden die erheblichen Frachtermässigungen für den Versand von Metallen und Metallwaaren in Stückgutmengen aus sämmtlichen Versandbezirken, für Cement in Wagenladungen von Stationen des Direktionsbezirks Breslau und für Zucker in Wagenladungen von Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg und der Bayerischen Staatsbahnen.

Der Tarifnachtrag wird — soweit der Vorrath reicht — unentgeltlich von den Verbandsstationen sowie von der Deutschen Levantelinie in Hamburg abgegeben.

Altona, den 24. Oktober 1893. (2352)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Vom 1. November d. J. ab wird die Station Heinsberg des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrh.) mit den um 12 km und 0,04 ℳ für 100 kg erhöhten Entfernungen bezw. Frachtsätzen der Station Lindern in den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Köln, den 26. Oktober 1893. (2353)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. November 1893 gelangen für die Beförderung von Cellulose (Holzzellstoff) in Ladungen von 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief zwischen der Station Unterkochen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen, sowie Kirnbach der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Aichberg-Steyrermühl, Ebenfurth, Linz, St. Pölten, Scheibbs, Wels und Wien K. E. B. der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie Ebenfurth, Gloggnitz und Hall der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits, direkte Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betreffenden Stationen zu erfragen sind.

München, im Oktober 1893. (2354)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. November 1893 gelangen für die Beförderung von Cellulose (Holzzellstoff) in Ladungen von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief zwischen den Stationen Unterkochen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen und Kirnbach der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Bodenbach D. B. E., Eisenberg a. d. March, Krumau, Welleschin, Zartlesdorf und Brody der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, Bielitz, Mährisch Ostrau, Troppau und Zauchtel der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Arnau, Freiheit-Johannisbad und Tetschen der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, Bodenbach der priv. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft, Troppau der Mährisch - Schlesischen Centralbahn sowie Tetschen der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn andererseits, ferner zwischen der Württembergischen Station Wangen im Allgäu und der Station Zartlesdorf der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen direkte Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betreffenden Stationen zu erfahren sind.

München, im Oktober 1893. (2355)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. November d. J. tritt der I. Nachtrag zum Heft 1 des **Belgisch-Südwestdeutschen** Tarifs (besondere Bestimmungen für den Güterverkehr) vom 1. Januar d. J. in Geltung. Neben verschiedenen Ergänzungen des Haupttarifs enthält derselbe eine neue Tabelle zur Berechnung des Frachtzuschlages für die Deklaration des Interesses an der Lieferung. (Nachtrag kostenfrei.) Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 23. Oktober 1893. (2356)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nachtrag I zu dem vom 1. März 1893 gültigen Theil II des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrich-Bahn kommt am 1. November 1893 zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Theils II vom 1. März 1893 und wird von den betheiligten Stationen kostenfrei abgegeben.

Gleichzeitig kommt ein direkter Frachtsatz des Spezialtarifs III von Noerdingen nach Rabishau (933 km) im Betrage von 21,72 ℳ für 1000 kg zur Einführung.

Strassburg, den 23. Oktober 1893. (2357)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahn-Verband. Ausgabe eines neuen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Dégras de peaux. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Dégras de peaux (Gerberfett) in Fässern zwischen Böhmischen und Mährischen Stationen einerseits und Paris (Douane, La Villette und Reuilly) anderseits in Kraft, durch welchen der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Juni 1893 aufgehoben und ersetzt wird.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifs sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen beziehungsweise Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Cts. für das Stück erhältlich.

Wien, den 24. Oktober 1893. (2358)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahn-Verband. Einführung des Nachtrages I zu Tarif — Theil IV, Heft 1. Am 1. Dezember 1893 tritt der Nachtrag I, zu dem vom 15. November 1890 gültigen Tarife Theil IV, Heft 1 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz etc. zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und der K. K. priv. Südbahngesellschaft [Oesterr. Linien] einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits) in Kraft.

Dieser Tarifnachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen, die Aufnahme der Stationen Bruck-Fusch, Hopfgarten und Wilten als Reexpeditionsstellen, Frachtsätze für Hopfgarten, Kundl und Vöcklamarkt, die Aufhebung der Tabellen zur Berechnung der Versicherungstaxen, eine Lieferfristtabelle, Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und Berichtigungen des Haupttarifs.

Hierdurch werden die Frachtsätze des Haupttarifs für Hopfgarten, sowie die sonstigen berichtigten Frachtsätze aufgehoben. Insoweit die neuen Frachtsätze Erhöhungen in sich schliessen, behalten die früheren Sätze noch bis 28. Februar 1894 Geltung.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den betheiligten Oesterreichischen Eisenbahn-Verwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 10 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 22. Oktober 1893. (2359)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Verdingungen.

Die Lieferung von 138 Postwagenachsen soll öffentlich verdungen werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem, am 10 November d J., Vormittags 11½ Uhr, in unserem Geschäftszimmer Nr. 2, IV hierselbst W. Königgrätzerstrasse Nr. 132 stattfindenden Termin an uns gebührenfrei einzusenden. Bedingungen liegen im Geschäftszimmer Nr. 7, IV zur Einsichtnahme aus und können von uns gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ für je ein Angebot in baar oder 10 Pfennig-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 18. Oktober 1893. (2360MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen. Der Materialbedarf für den Betrieb der Pfälzischen Eisenbahnen pro 1894 soll im Wege allgemeinen Angebots zur Lieferung vergeben werden. Gegenstandsverzeichnisse und Bedingnisshefte liegen bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch von derselben zum Preise von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind bis zum 13. November, Mittags 12 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebote für Lieferung von Materialien pro 1894“ frei hierher einzureichen.

Die Bieter bleiben bis einschliesslich 31. Dezember an ihre Angebote gebunden. (2361)

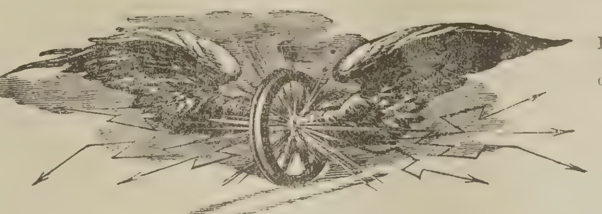
Ludwigshafen a/Rh., 20. Oktober 1893.
Die Direktion
v. Lavale.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 85. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 1. November 1893.

Inhalt:

Die Weichselbrücke bei Fordon.

Heute, am 1. d. Mts. gelangt mit der Inbetriebnahme der Vollbahnstrecke Fordon-Culmsee die darin liegende grosse Eisenbahn- und Strassenbrücke über die Weichsel zur Eröffnung. Mit ihrer Vollendung dürfte voraussichtlich auf längere Zeit hinaus der Bau neuer Weichselbrücken abgeschlossen sein. Vorhanden sind jetzt feste Eisenbahnbrücken über die Weichsel bei Thorn, Graudenz, Dirschau und Fordon, sowie über die Nogat bei Marienburg. Dazu kommen noch die Strassenbrücken bei Dirschau und Marienburg, als welche die alten Eisenbahnbrücken daselbst im Jahre 1891 umgewandelt worden sind. Zwischen dem Bau der ersten Eisenbahnbrücken bei Dirschau und Marienburg und der Vollendung der Fordoner Brücke liegen fast 50 Jahre. 1870—73 folgte der Bau bei Thorn, 1876—79 bei Graudenz, 1888—91 der Bau der neuen Brücken bei Dirschau und Marienburg und der Bau der Fordoner Brücke folgte in 2½ jähriger Bauzeit von 1891—93.

Die Fordoner Brücke ist die längste aller Weichselbrücken und eine der längsten Eisenbahnbrücken Europas, wie aus nachstehender Zusammenstellung hervorgeht.

	Länge
Donaubrücke bei Czernavoda (noch im Bau)	3 850 m
Taybrücke, Schottland	3 200 „
Forthbrücke, „	2 394 „
Waalbrücke bei Moerdijk, Holland	1 470 „
Wolgabrücke bei Sysran, Russland	1 438 „
Weichselbrücke bei Fordon	**1 325** „
„ „ Graudenz	1 092 „
„ „ Thorn	971 „
„ „ Dirschau	785 „

Sie besitzt 18 mit eisernen Ueberbauten überdeckte Oeffnungen, von denen die 5 Stromöffnungen je 100 m und die 13 Vorlandöffnungen je 62 m Weite haben (von Mitte zu Mitte Pfeiler gemessen).

Für die Strompfeiler wurde Betongründung zwischen Pfahlwänden, für die Vorlandpfeiler und den östlichen Landpfeiler Brunnengründung gewählt. Die Pfahlwände der Strompfeiler reichen 4—5 m tief unter das 3,5 m starke Betonbett. Die Vorlandpfeiler stehen auf je zwei 9 m äusseren Durchmesser haltenden Brunnen, die 8—10 m tief unter das Gelände gesenkt worden sind. Gegen Auskolkungen sind sämmtliche Pfeiler durch starke Steinschüttungen gesichert. Die obere Stärke der Strompfeiler beträgt 5,5 m, die der Vorlandpfeiler 4 m.

Die Hauptträger der eisernen Ueberbauten über den Stromöffnungen sind als Halbparabelträger, über den Vorlandöffnungen als Parallelträger ausgebildet. Die Wandglieder bilden ein doppeltes Stabsystem (sogen. Netzwerk). Die Stützweite beträgt 98,5 und 60,5 m.

Die Fahrbahnen der Brücke liegen zwischen den Hauptträgern, deren Entfernung von einander im Lichten 10,8 m beträgt. Davon entfallen 6,50 m Breite auf die Strassenbahn und 4,15 m auf die Eisenbahn, während die übrige Breite durch ein 2,5 m hohes Trennungsgitter zwischen Strasse und Eisenbahn ausgefüllt wird. Ausserhalb der Hauptträger liegt auf jeder Brückenseite noch ein 1,5 m breiter Fussweg.

Die Fusswege sind mit einfachen kiefernen Bohlenbelägen versehen. Bei der Strassenbahn liegt der Bohlenbelag doppelt und der obere Belag besteht aus 8 cm starkem Eichenholze. Die Fahrbahn liegt etwa 0,75 m über der Mittellinie des Untergurts. Die Kreuzungspunkte der Wandglieder sind durch ein steif konstruirtes Mittelband verbunden, das eine bessere Uebertragung der in den Knotenpunkten des einen Stab-

systems wirkenden Beanspruchung auf das zweite System herbeiführen soll. Für die Stromöffnungen dient dieses Mittelband zugleich als Fahrbahn für die oberen Anstreicher- und Besichtigungswagen. Bei den Parallelträgern finden diese auf dem Obergurt ihre Unterstützung. Alle Ueberbauten haben auch je einen weiteren Besichtigungswagen erhalten, der am Untergurte hängt.

Die Konstruktion der eisernen Ueberbauten der Brücke ist insofern noch besonders bemerkenswerth, als dabei nur basisches Flusseisen verwendet worden ist, und zwar in solchen grossen Massen, wie bisher bei keiner anderen Brücke der Welt. Das Gesammtgewicht des Eisens beträgt rund 11 Millionen Kilogramm, davon sind etwa 6 Millionen Kilogramm Thomas-Flusseisen und der Rest basisches Martin-Flusseisen. Die umfangreichen vergleichenden Versuche, die behufs Prüfung der Widerstandsfähigkeit beider Flusseisensorten von der Bauverwaltung während des Baues in Rheinisch-Westfälischen Werken (Harkort-Duisburg, Gutehoffnungshütte-Sterkrade, Rothe Erde bei Aachen) angestellt worden sind, haben in der ganzen technischen Welt Aufmerksamkeit erregt.

Ueber die bei dem Brückenbau verwendeten Materialmengen geben die folgenden abgerundeten Zahlen Aufschluss. Es wurden verbraucht an:

Beton	9 000	cbm
Steinschüttung	40 000	„
Ziegelmauerwerk	27 000	„
Werksteinen	3 000	„

Das Gewicht des Ueberbaues einer Stromöffnung beträgt rund 900 t, der Vorlandöffnungen rund 460 t, das Gesammtgewicht aller Ueberbauten also rund 10 500 t. Die Kosten des Brückenbaues sind veranschlagt auf rund 8 400 000 ℳ, davon entfallen auf die Gründung 2 000 000 ℳ, das aufgehende Mauerwerk 1 000 000 ℳ, die eisernen Ueberbauten 4 250 000 ℳ, die Nebenanlagen 1 150 000 ℳ.

Der Gesammtentwurf der Brücke rührt von dem Regierungs- und Baurath Mehrtens in Bromberg her, der bereits beim Bau der neuen Dirschauer und Marienburger Brücken hervorragend thätig war. In dessen Händen lag auch die Leitung der Ausführung der Eisenkonstruktionen. Oberleiter des Gesammtbaues ist der Geheime Regierungsrath Suche, Dirigent der IV. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg. Die Bauleitung in Fordon ist dem Bauinspektor Matthes anvertraut, der in gleicher Eigenschaft bereits bei der neuen Marienburger Brücke thätig war.

Die Ausschmückung der Endabschlüsse der eisernen Ueberbauten auf den Landpfeilern ist nach einer Zeichnung des Professors Jacobsthal in Charlottenburg ausgeführt. Die dazu gehörigen getriebenen Kupferarbeiten (Reichsadler und Blattwerk) sind aus der Werkstatt von J. Peters in Berlin hervorgegangen.

Auf dem Fordoner Ufer ist oberhalb und unterhalb der Brücke je ein Mastenkrahn errichtet, dessen mit Dampf und auch mit der Hand zu treibende Maschinerie das Niederlegen und Aufrichten der Masten aller die Brücke passirenden Schiffe besorgt. Zwischen beiden Mastenkrahnen ist ausserdem eine Seilvorrichtung angebracht, mit deren Hilfe die Schiffe bei der Bergfahrt maschinell getreidelt werden können.

Die Probebelastungen der Brücke sind am 23. Oktober d. J. beendet worden. In der Zeit bis zum 1. d. Mts. kommen noch Proben mit schnellfahrenden Zügen und Spannungsmessungen zur Ausführung. Bei letzteren wird der Fränkel'sche Dehnungszeichner, namentlich aber der kürzlich vom Ingenieur Martin Balcke in Düsseldorf erfundene Spannungsmesser benutzt, der sehr einfach angeordnet ist.

Die Güterbewegung auf den Eisenbahnen und den Wasserläufen Russlands im Jahre 1891.

(Schluss aus Nr. 84.)

II. Die Güterbewegung auf den Wasserläufen.

Entsprechend den augenblicklich in den maassgebenden Kreisen des Ministeriums der Verkehrsanstalten und nicht minder des Finanzministeriums zur Geltung gekommenen Auffassung, dass der Erhaltung der bestehenden Wasserwege und der weiteren Entwickelung und der Neuanlage von Wasserwegen, wo solche noch fehlen, grössere Aufmerksamkeit zugewendet werden müsse, als dies bisher zum Nachtheil der ökonomischen Entwickelung des Landes geschehen, ist denn auch in dem Bericht der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten den Zahlenangaben über die Güterbewegung auf den Wasserläufen Russlands mehr Raum gegeben, als das in den früheren Jahrgängen geschehen ist.

In unserer Berichterstattung schliessen wir uns zunächst der Form an, die wir schon in früheren Jahren beobachtet haben, werden jedoch nicht unterlassen das Mehrgebotene zum Theil unseren Lesern zugänglich zu machen.

Zunächst entnehmen wir dem Bericht, dass im Laufe der letzten 10 Jahre mit Ausnahme von Holz, das geflösst wird, zum Transport gelangt sind:

Jahr	in Millionen Pud	Jahr	in Millionen Pud
1882	513	1887	559
1883	489	1888	572
1884	492	1889	615
1885	520	1890	603
1886	544	1891	618

Es ist also das Transportquantum exklusive Holz auf den Wasserwegen um 2,65 % gegenüber dem Vorjahre gestiegen. Anders gestaltet sich allerdings das Bild, wenn man die Quantitäten Holz, die geflösst worden, hinzuzählt. Unsere Quelle gibt an, dass zur Beförderung gebracht worden sind: 1888 479, 1889 530, 1890 500, 1891 418 Millionen Pud. Zählt man diese Anzahl Pud den vorstehend aufgeführten Quantitäten hinzu, so findet man, dass das gesammte Quantum, das auf den Wasserstrassen im Jahre 1891 bewegt worden ist, gegenüber dem Jahre 1890 um 6 % zurückgegangen ist, weil die transportirten Holzmengen sich ganz wesentlich verringert haben.

Es ist hierbei aber wohl im Auge zu behalten, dass es sich vorstehend nur um dasjenige Holz handelt, das geflösst worden ist. Wir werden gleich sehen, dass ausserdem auch noch Holz auf Flussfahrzeugen bewegt worden ist und dass demzufolge dieser letztere Theil mitenthalten ist in den übrigen Gütermengen.

Von dem gesammten Quantum an Gütern, das auf den Wasserwegen bewegt worden ist, entfallen auf nachfolgende Artikel folgende Antheile:

Es wurden befördert	in Millionen Pud			in Prozenten der gesammten Transportmenge		
	1889	1890	1891	1889	1890	1891
Weizen	52,6	48,9	51,5	4,6	4,4	5,0
Weizenmehl	8,7	8,4	7,3	0,8	0,8	0,7
Roggen	31,7	23,0	23,9	2,8	2,1	2,3
Roggenmehl	23,3	24,0	14,1	2,0	2,2	1,4
Hafer	27,6	27,3	17,0	2,4	2,4	1,6
Gerste	7,5	6,5	8,1	0,6	0,6	0,8
Spiritus	—	0,6	0,7	—	0,05	0,07
Zucker	—	1,9	2,2	—	0,2	0,2
Leinsaat	—	8,3	4,9	—	0,8	0,5
Flachs, Hanf, Heede . .	—	1,3	1,5	—	0,1	0,1
Baumwolle	—	2,1	1,8	—	0,2	0,2
Gusseisen	—	4,6	6,1	—	0,4	0,6
Eisen, Stahl	—	15,6	13,5	—	1,4	1,3
Fische	—	12,6	11,8	—	1,1	1,1
Salz	24,5	23,5	27,7	2,1	2,1	2,7
Naphta und Naphtarückstände	42,4	44,3	50,0	3,7	4,0	4,8
Petroleum und Fabrikate aus Naphta	18,7	18,1	21,5	1,7	1,6	2,1
Steinkohlen	3,6	3,9	3,5	0,3	0,3	0,3
Holz	138,3	207,7	229,8	12,1	18,8	22,2
Bauholz	608,4	485,2	401,3	52,2	44,1	38,7
zusammen . .	477,3	967,8	898,2	85,3	87,7	87,1

Es darf sehr auffallen, dass in der Beobachtungsperiode das Gesammtquantum derjenigen Transportgegenstände, welche im besonderen aufgeführt sind, regelmässig und zwar sehr schnell zurückgeht. Der Löwenantheil des Verlustes an der Menge entfällt auf Bauholz. Da unsere Quelle nur Thatsachen mittheilt, ohne dieselben zu erklären, soweit dieselben auffällig sind, so müssen wir uns denn auch mit der Thatsache genügen lassen. Immerhin ist der rapide Rückgang sehr auffallend und wird aller Wahrscheinlichkeit seinen Grund in der Vernichtung der Wälder haben, ein Umstand, der schon nach sehr vielen Richtungen hin tiefe Schatten wirft und der leicht

verhängnissvoll werden kann, wenn nicht schleunigst Gegenmaassregeln dem weiteren Fortgang dieser Verwüstung entgegengestellt werden. Uebrigens hat die Russische Regierung dieser wichtigen Frage ihre Aufmerksamkeit zugewendet.

Es ergibt sich hieraus, wenn man die Prozentantheile der einzelnen Artikel mit einander vergleicht, dass Holz etwa 60 % aller Güter, welche zu Wasser befördert worden sind, erzielt, demnächst folgt Getreide mit etwa 11 %, Naphta und Petroleum zusammen etwa 7 %, Salz 2,7 %, während alle übrigen Artikel eine sehr viel geringere Bedeutung haben. Im Verhältniss zum Vorjahre hat eine Abnahme der transportirten Quantitäten erfahren: Weizenmehl, Roggenmehl, Hafer, Leinsaat, Baumwolle, Fische, Steinkohlen und Bauholz, während eine Zunahme zu verzeichnen ist bei: Weizen, Gerste, Spiritus, Zucker, Flachs, Gusseisen, Salz, Naphta, Petroleum und Brennholz.

Nach den Wasserwegen, auf denen die Transportmengen zur Beförderung gelangt sind, lassen sich dieselben folgendermaassen vertheilen. Es sind bewegt worden auf:

	Millionen Pud 1889	1890	1891
1. Wolga-Newa-Dwina nebst den Seen	742,0	737,1	741,6
2. Dnjepr-Düna-Niemen-Weichsel . . .	344,0	304,6	232,2
3. Don	29,2	32,6	34,8
4. Dnjestr	16,8	15,6	16,7
5. Narowa	13,1	12,1	10,9
6. Onega	—	1,1	0,3

Es bildet hiernach der grosse Strom, die Wolga, mit den Wasserstrassen des Nordens immer noch die belebteste Verkehrsstrasse des Reiches. Die Wolga, auch ohne die Verbinbindung mit der Dwina und Newa, nimmt als Verkehrsstrasse unter allen Flüssen Russlands den weitaus ersten Platz ein, denn der Verkehr auf sämmtlichen übrigen Flüssen ergibt dasselbe Quantum, welches auf der Wolga zum Transport gelangt, wie das die folgende interessante Zusammenstellung zeigt.

Waaren	Es gelangten zum Transport auf der: Wolga	Newa	Dwina	Dnjepr	Düna	Niemen	Weichsel	Don	Dnjestr	Narowa	Onega
	in Tausenden Pud										
Alle Waaren insgegesammt: . . .	518 522	203 631	19 751	164 475	37 447	29 382	948	34 828	16 753	10 858	301
davon entfielen auf:											
Getreide	60 519	3 385	4 084	29 505	1 419	346	—	15 788	6 799	13	49
Buchweizen . .	2 233	3	—	59	1	—	—	—	—	—	—
Hirse	2 435	13	—	133	—	—	—	133	—	—	7
Spiritus	434	13	22	150	4	—	—	40	12	—	—
Zucker	628	6	30	871	2	—	—	625	—	—	—
Leinsaat	3 619	97	338	299	152	34	—	280	45	—	—
Flachs	1 028	71	285	—	37	1	—	39	—	—	—
Wolle	1 721	—	—	—	—	—	—	34	—	—	—
Gusseisen . . .	5 872	31	4	204	—	—	—	32	—	—	1
Eisen	11 759	151	29	249	1	2	—	1 332	—	2	—
Fische	9 745	70	419	171	6	55	—	1 326	—	3	—
Salz	23 461	271	158	3 490	75	—	—	74	186	1	14
Naphta	49 749	—	—	—	—	—	—	266	—	—	—
Petroleum . . .	20 490	23	32	97	3	—	—	856	—	—	4
Steinkohle . . .	1 235	580	—	1 299	—	106	—	264	—	—	—
Brennholz . . .	79 887	110 761	2 157	20 284	3 882	6 073	—	910	818	5 047	16
Bauholz	183 917	46 070	10 134	92 456	28 731	20 198	939	10 854	2 247	5 660	183

(Die folgende Zusammenstellung gehört zum zweiten Absatz auf S. 804.)

Es erreichten	Getreide	Buchweizen	Hirse	Spiritus	Zucker	Leinsaat	Flachs	Wolle	Gusseisen	Eisen	Fische	Salz	Naphta	Petroleum	Steinkohlen	Brennholz	Bauholz	Summa nebengen. Waaren	Gesammtsumme der Waaren
	in Tausenden Pud																		
St. Petersburg .	21 215	638	15	15	—	2 817	225	—	879	244	33	915	462	326	—	93 712	40 612	162 108	202 016
Twer	147	121	23	—	—	—	—	—	5	62	69	357	—	—	—	10 922	9 442	21 148	21 763
Rybinsk	9 876	315	766	25	8	500	495	14	469	481	189	1 844	269	132	185	2 340	1 471	19 379	19 677
Jaroslawl . . .	4 690	693	119	—	—	87	32	650	103	195	143	1 817	3 497	182	10	3 897	5 094	21 209	22 903
Kostroma . . .	1 841	15	42	—	3	12	37	1	1	14	23	366	40	9	—	5 374	6 286	14 064	14 419
Kischinew . . .	916	51	81	15	1	—	3	57	10	22	16	331	535	31	11	2 180	2 875	7 135	8 633
N. Nowgorod . .	8 339	63	458	56	3	29	104	402	1 152	6 610	1 631	4 449	18 971	4 013	23	5 335	1 418	53 056	61 020
Kasan	2 521	—	25	6	69	3	51	2	35	94	—	595	2 634	304	4	4 670	4 271	15 284	17 156
Ssamara	659	—	2	13	2	—	1	—	38	113	9	409	1 664	31	1 121	1 991	8 475	14 528	14 754
Ssaratow . . .	1 437	—	5	—	2	—	—	—	192	138	526	1 901	6 950	2 727	—	6 577	8 290	28 745	29 963
Zarizyn	136	—	107	—	—	—	—	312	23	1 070	4 594	3 690	9 579	11 495	—	1 894	33 805	66 705	69 612
Astrachan . . .	1 952	—	14	43	46	—	—	—	239	621	—	—	—	2	15	3 729	7 993	14 654	19 982
Murom	677	—	61	10	—	174	20	—	21	24	6	239	128	4	—	99	217	1 680	1 909
Moskau	120	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	10	—	—	20	3 263	2 955	6 379	16 022
Perm	150	—	19	51	139	—	—	—	27	12	153	166	71	16	20	2 073	213	3 110	4 741
Archangelsk . .	2 645	—	12	16	14	271	183	—	—	7	—	20	—	39	—	120	6 630	9 957	11 165
Chersson . . .	17 423	7	—	14	—	113	—	—	71	2	1	65	—	—	194	53	10 861	28 804	30 435
Jekaterinoslaw .	415	10	45	27	172	11	—	—	26	7	1	—	—	7	—	964	17 313	18 998	20 760
Kiew	1 865	28	10	—	186	31	—	—	72	72	50	1 356	—	—	429	17 636	4 741	26 476	27 574
Nikolajew . . .	6 761	—	4	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	—	6 789	8 641
Jurburg	297	—	—	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 750	27 427	29 498	31 212
Kowno	81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44	—	—	—	85	415	1 130	1 682	2 304
Riga	1 219	—	—	—	—	141	14	—	—	—	—	—	—	—	—	1 361	32 983	35 718	36 818
Rostow a/D. . .	12 896	—	117	7	—	280	—	24	8	961	1 173	3	238	832	17	—	7 295	23 857	25 118
Kalatsch . . .	2 752	—	1	—	579	—	—	—	14	2	1	—	—	—	86	—	—	3 435	3 835
Bender-Warnitza	5 261	—	—	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70	861	6 227	10 274

Aus der ersteren Tabelle auf S. 803 geht die Bedeutung hervor, welche die einzelnen Transportartikel für die Wasserwege haben. Es ergibt sich, dass nächst Holz und Getreide, die beide weitaus prävaliren, nur noch Salz, Petroleum, Eisen und Fische in Betracht kommen. Alle übrigen Transportartikel traten sehr wesentlich in den Hintergrund. Sehr zum Nachtheil sowohl der Steinkohlenproduktion, als ebenso der Konsumenten dieses wichtigen Transportartikels hat das Donezbecken bisher keine praktikable Wasserverbindung mit den wichtigen Wasserwegen Russlands, die zu den grossen konsumirenden Centren des Reiches führen, daher kommt es denn auch, dass dieser Artikel, der gleich Holz doch in erster Reihe billige Frachten braucht, in so verschwindend kleinen Quantitäten auf den Wasserwegen zur Beförderung gelangt und den Eisenbahnen zugedrängt wird, was dann wiederum für Russland die Folge hat, dass die Russische Kohle an vielen Konsumtionsplätzen von der Englischen Kohle verdrängt wird, weil dieser zunächst die billigere Seefracht und sodann die gleichfalls billigen Frachten auf der Wolga usw. zustatten kommen, so dass die Englische Kohle, trotz des drückenden Einfuhrzolles, doch noch in bedeutendem Umfange Eingang findet.

Haben wir bisher, an der Hand des Berichtes, nur gesehen, auf welchen Wasserläufen die Transporte stattfanden, welche Güter und welche Quantitäten zur Beförderung gelangt sind, so erhalten wir durch die an zweiter Stelle auf S. 803 stehende Aufstellung einen Einblick über die Bestimmungsstationen der einzelnen Transportartikel.

Nahm die Wolga, wie wir gesehen haben, den ersten Platz unter den sämmtlichen Wasserläufen ein, so sehen wir hier St. Petersburg als denjenigen Punkt uns entgegentreten, der als Bestimmungsplatz der Transporte in erster Reihe steht. Dabei ist allerdings nur eine Richtung, in welcher St. Petersburg Empfangsstation ist, berücksichtigt. Die entgegengesetzte Richtung, St. Petersburg als Versandstation nach den übrigen Wolga usw.-Häfen, lässt sich leider aus der Tabelle nicht entnehmen, wenngleich die Transportmengen in dieser Richtung gleichfalls nicht gering sein werden.

Interessante Schlüsse lassen sich auch wohl aus der Vergleichung der beiden letzten Kolumnen der Tabelle ziehen. Wie sich aus einer Vergleichung ergibt, ist der Empfang der einzelnen Bestimmungspunkte an Waaren überhaupt und die Summe der hier besonders aufgeführten in den meisten Fällen annähernd gleich gross, eine Ausnahme machen aber die grossen Konsumtionscentren wie St. Petersburg, Nishni Nowgorod, Moskau, Astrachan, welche ausser dem in der Tabelle bezeichneten Artikel noch andere Produkte und zwar in recht namhafter Menge bezogen haben.

Die Wechselbeziehungen der Wasserwege und Eisenbahnen in Bezug auf den Austausch der Waaren untereinander finden einen Ausdruck in folgenden Zahlen.

Es gingen über:	1889	1890	1891
	in Millionen Pud		
von den Eisenbahnen auf die Wasserwege	32,3	33,5	35,3
von den Wasserwegen auf die Eisenbahnen	131,4	121,5	133,6

Es geht hieraus hervor, dass die Beziehungen, soweit der Austausch von Waaren in Betracht kommt, in den letzten Jahren regelmässig lebhaftere geworden sind und zwar hat der Zuwachs im einzelnen stattgefunden vorherrschend bei den nachstehenden Artikeln:

Es sind übergegangen auf	im Jahre	Getreide	Salz	Naphta	Petroleum	Steinkohlen	Holz	Bauholz
		Millionen Pud						
Flüsse	1889	13,2	6,8	0,6	0,7	0,7	0,1	10,2
	1890	10,3	4,7	0,4	0,8	2,8	0,8	13,3
	1891	15,2	5,8	0,3	0,7	2,3	1,0	10,5
Eisenbahnen	1889	23,0	9,4	21,5	16,0	0,1	4,4	57,0
	1890	23,2	8,8	21,3	15,4	0,1	5,1	47,6
	1891	24,8	8,7	27,8	16,6	0,2	4,4	51,1

Endlich enthält der Bericht noch kurze Angaben über den Transport von Mais. Da Mais erst in den letzten Jahren eine grössere Bedeutung gewonnen hat, so ist er in früheren Jahren nicht unter Getreide mit aufgeführt worden. Um nun die Vergleichsreihen nicht zu stören, so nehmen wir an, hat die Statistische Abtheilung den entsprechenden Haupttabellen einen Anhang beigefügt, der über die transportirten Quantitäten von Mais Auskunft gibt. Hier finden wir, dass Mais befördert worden ist, in Millionen Pud, auf den

	Eisenbahnen	Wasserläufen
1886	24,3	4,1
1887	32,1	6,7
1888	19,4	3,8
1889	21,8	5,0
1890	16,0	2,7
1891	29,8	5,2

Damit wäre das Wesentlichste aus den Berichten der Statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten über die Güterbewegung auf den Eisenbahnen und den Wasserläufen Russlands mitgetheilt. Im einzelnen liessen sich noch mancherlei Betrachtungen an das reiche Zahlenmaterial knüpfen, doch würde dies den Rahmen unserer Zeitung überschreiten. Wir müssen daher den Rest dem Studium der Interessenten überlassen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse. Diese Nachweisung ist von der geschäftsführenden Verwaltung neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Die im November 1889 ausgegebene „Nachweisung der Lademaasse“ ist durch die neu herausgegebene Nachweisung aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3439 vom 20. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse (abgesandt am 26.—28. v. Mts.).

Nr. 3455 vom 20. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der dem Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande angehörenden Verwaltungen), betreffend Maassnahmen der Englischen Regierung gegen die Einschleppung der Cholera (abgesandt am 24. v. Mts.).

Nr. 3618 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, Begleitschreiben zum Protokoll der am 28. und 29. September d. J. in Genf abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Sitzung soll am 8. März 1894 in Dresden stattfinden) (abgesandt am 28. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Monat September d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.- u. St.-A.“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat September d. J. ergibt für die 70 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 757,74 km, folgendes: Im Monat September d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 32 516 893 ℳ oder 4 618 666 ℳ mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 878 ℳ oder 15,37 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 75 455 371 ℳ oder 5 206 382 ℳ mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2 004 ℳ oder 6,14 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende September d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 162 628 089 ℳ oder 6 955 228 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5 437 ℳ oder 3,33 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 355 377 329 ℳ oder 19 073 179 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 11 675 ℳ oder 4,46 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 50 857 835 ℳ oder 1 510 214 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Be-

triebslänge 7 266 ℳ. oder 1,94 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 90 792 109 ℳ. oder 5 502 187 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 12 828 ℳ. oder 5,18 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurden am 1. September d. J. die Strecken Marienburg-Maldeuten 55,49 km und Elbing (Unter-Kerbswalde)-Osterode 72,47 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg).

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. d. Mts. wird die Bahnstrecke Fordon-Culmsee, von der bereits am 25. Oktober d. J. die Theilstrecke Unislaw-Culmsee für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet wurde, für den Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben. Die Strecke Fordon-Culmsee bildet die Fortsetzung der bisher als Nebenbahn betriebenen Linie Bromberg-Fordon, und wird die Gesammtstrecke Bromberg-Culmsee vom 1. d. Mts. ab als Vollbahn betrieben werden.

Mit dem gleichen Tage wird auch die bisher dem Betriebsamte in Bromberg unterstellte Strecke Karlsdorf-Fordon aus diesem ausscheiden und zugleich mit der Linie Fordon-Culmsee in die Verwaltung des Betriebsamtes zu Thorn übergehen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Die 7,2 km lange Neubaustrecke Ohligs-Hilden (ohne Zwischenstationen) wird voraussichtlich am 1. Dezember d. J. dem Betriebe übergeben werden.

Die Strecke ist eine Fortsetzung der Bahnlinie Solingen-Ohligs; dieselbe wird bis zu der Eröffnung des Betriebes auf der im Bau befindlichen Strecke Remscheid-Solingen als Nebenbahn betrieben und kommt infolge dessen auf derselben zunächst die Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 zur Einführung.

Die Endstation Hilden liegt an der zum Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln gehörigen Bahnlinie Speldorf-Düsseldorf-Eller-Opladen.

Die Verbindungsbahn Ohligs-Hilden wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Düsseldorf-Elberfeld) zu Düsseldorf unterstellt.

Altdamm-Colberger Eisenbahn. Die 13,88 km lange Zweigbahnstrecke Piepenburg-Regenwalde wird voraussichtlich am 1. d. Mts. für den Personen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet werden. Die Strecke zweigt bei der zwischen den Stationen Gr.-Sabow und Plathe neu angelegten Station Piepenburg von der Strecke Gollnow-Colberg ab.

Die Stationen Ornshagen und Regenwalde sind für den Gesammtverkehr, der Haltepunkt Jennyshöhe für den Personenverkehr, die Station Piepenburg für den Personen- und Gepäckverkehr und den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet.

Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahn. Diese 37 km lange Nebeneisenbahn, welche am 8. Oktober d. J. für den Güterverkehr eröffnet wurde (siehe Nr. 83 S. 786 d. Ztg.), ist am 15. Oktober d. J. auch für den Personenverkehr in Betrieb gesetzt worden. An dieser Eisenbahn liegen ab Blankensee (die Entfernungen von dort sind nachstehend angegeben) die Stationen: Warbende (3,0 km), Quadenschönfeld (7,0 km), Bredenfelde (12,0 km), Vorheide (14,0 km), Hinrichshagen (18,0 km), Woldegk (23,0 km), Mildenitz (27,0 km), Gr. Daberkow (30,0 km) und Strasburg (Uckermark) (37,0 km).

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.*)

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Am 1. d. Mts. wird der zwischen Bröns und Hvidding belegene Haltepunkt Reisby für den Personenverkehr eröffnet werden. Sämmtliche auf der Strecke Tondern-Hvidding verkehrenden Züge werden an demselben nach Bedarf halten. Reisegepäck wird nur nach, nicht auch von Reisby abgefertigt.

Direktionsbezirk Breslau. Am 1. d. Mts. wird der an der Strecke Neusalz a. O.-Sagan belegene Haltepunkt Eckersdorf N.-Schl. für den Personenverkehr eröffnet.

Direktionsbezirk Bromberg. Die an der Bahnstrecke Glowno-Wreschen zwischen Kostschin und Nekla belegene, bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungsgütern befugte Haltestelle Gultowy ist am 20. Oktober d. J. auch für den Stückgut- und Eilstückgut-Verkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. d. Mts. wird die an der Bahnstrecke Cottbus-Sagan belegene Haltestelle Linderode, welche bisher für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet werden.

Direktionsbezirk Hannover. Die an der Strecke Weetzen-Haste gelegene Haltestelle Bantorf, welche bislang nur für den Personen- und Güterverkehr in Wagenladungen sowie für die Abfertigung von Privatdepeschen eingerichtet war, wird am 1. d. Mts. auch für die Abfertigung von Reisegepäck, Eilgut und Frachtstückgut, sowie von Leichen und lebenden Thieren — einzeln und in Wagenladungen — eröffnet.

Ausgeschlossen von dem Verkehr auf der Haltestelle bleiben auch fernerhin Fahrzeuge, Sprengstoffe und feuergefährliche Gegenstände (vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover in Nr. 84 S. 799 d. Ztg.).

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. d. Mts. wird die im Verkehr mit der an der Bahnstrecke Oebisfelde-Salzwedel belegenen Haltestelle Buchhorst bestehende Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse, wonach Sendungen von Buchhorst nur in Frachtüberweisung, nach dieser Haltestelle nur in Frankofracht angenommen werden und Sendungen mit Nachnahmebelastung ausgeschlossen sind, aufgehoben. Ferner ist der Schlacht- und Viehhof in Sudenburg für Einzel-Viehsendungen eröffnet worden.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die bisherige Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen der Station Düdelingen Dorf fällt mit dem 1. d. Mts. weg, da die Station inzwischen auch zur Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen aller Art eingerichtet worden ist.

Sächsische Staatseisenbahnen. Die Haltestelle Connewitz, welche bisher nur dem Güterverkehr diente, wird am 1. d. Mts. auch für den Personenverkehr eröffnet werden.

Weimar-Geraer Eisenbahn. Nach Herstellung eines Güterladegeleises auf der Haltestelle Töppeln ist dieselbe nunmehr auch für den beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet worden. Ausgeschlossen bleibt zunächst die Ver- und Entladung von Langholz, Vieh und Fahrzeugen.

Vorarbeiten.

Auf Antrag eines örtlichen Komitees ist der Eisenbahn-Baugesellschaft R. Burchardt & Co. in Berlin die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Rengersdorf über Landeck nach Seidenberg ertheilt worden.

Vorschriften für den Fahrdienst auf den Eisenbahnen Deutschlands.

Im Reichs-Eisenbahnamt hat am 25. v. Mts. unter Betheiligung von Vertretern mehrerer Bundesregierungen eine Vorbesprechung stattgefunden, die darauf hinzielt, im Interesse des Verkehrs und zur Erhöhung der Betriebssicherheit einheitliche Vorschriften für den Fahrdienst auf den Eisenbahnen Deutschlands durchzuführen. Weitere Verhandlungen sollen folgen.

Deutsch-Nordischer Lloyd.

Auf der Tagesordnung der auf den 16. d. Mts. einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung steht als einziger Gegenstand die Verstaatlichung der dem Deutsch-Nordischen Lloyd gehörigen Eisenbahn.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. tritt der Nachtrag 1 zum Tarif vom 15. April d. J. in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Beförderungsbestimmungen, des Kilometerzeigers, der Güterklassifikation und der Tariftabellen enthält.

Hervorgehoben werden die erheblichen Frachtermässigungen für den Versand von Metallen und Metallwaaren in Stückgutmengen aus sämmtlichen Versandbezirken, für Cement in Wagenladungen von Stationen des Direktionsbezirks Breslau und für Zucker in Wagenladungen von Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg und der Bayerischen Staatsbahnen.

(Vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona in Nr. 84 S. I d. Ztg.)

Ent- und Beladung der Güterwagen.

Der bereits erheblich gestiegene Güterverkehr und die hiermit eingetretene Schwierigkeit in der pünktlichen Gestellung der angeforderten Wagen hat die Eisenbahnverwaltungen veranlasst, die verschiedenen wirthschaftlichen Korporationen und Vereine zu ersuchen, die an der Wagengestellung Betheiligten darauf aufmerksam zu machen, dass die im allgemeinen Interesse erwünschte Beschleunigung des Wagenumlaufs wesentlich durch schnelle Ent- und Beladung der Wagen gefördert wird und eine Unterstützung der Eisenbahnverwaltung

*) Der zwischen den Stationen Mehrhoog und Empel gelegene Personenhaltepunkt Haldern, welcher am 1. d. Mts. für den unbeschränkten Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet wird, gehört nicht — wie in Nr. 83 S. 786 d. Ztg. irrthümlich angegeben — zum Direktionsbezirk Köln (linksrh.), sondern zum Direktionsbezirk Köln **(rechtsrh.)**.

hierin durch die Versender und Empfänger geeignet ist, etwaigem Wagenmangel und den daraus entstehenden Unzuträglichkeiten wirksam vorzubeugen.

Verkehr mit Dänemark.

Vom 1. d. Mts. ab treten im direkten Personenverkehr zwischen Berlin, Stettiner Bahnhof und Dänischen Stationen über Neustrelitz-Warnemünde-Gjedser Fahrpreisermässigungen ein, die je nach der Entfernung bei einfachen Fahrkarten für die I. Klasse zwischen 80 und 210 ₰, für die II Klasse zwischen 70 und 190 ₰ und für die III. Klasse zwischen 60 und 170 ₰ sich bewegen. In entsprechendem Verhältnisse sind auch die Preise der Rückfahrkarten ermässigt. Beispielsweise kosten dann nach Kopenhagen Fahrkarten für einfache Fahrt und alle Züge I. Klasse 38 ℳ, II. Klasse 29,10 ℳ, III. Klasse 18,80 ℳ und zehntägige Rückfahrkarten für alle Züge I. Klasse 55,30, ℳ II. Klasse 42,50 ℳ und III. Klasse 27,30 ℳ.

Berlin-Stettin.

Auf der Strecke Berlin - Stettin sind nicht unerhebliche Unterschlagungen seitens des Zugpersonals entdeckt worden. Es handelt sich um Fahrkarten, die von Schaffnern bei Seite gebracht und nochmals an Fahrgäste verkauft worden sind.

Die angestellten Ermittelungen haben vorläufig zu dem Ergebniss geführt, dass 20 theils in Berlin, theils auf anderen Stationen stationirte und verschiedenen Betriebsamtsbezirken angehörige Schaffner sich des bezeichneten Vergehens schuldig gemacht haben, weshalb dieselben zur Rechenschaft gezogen und theilweise in Haft genommen worden sind.

Maassnahmen der Schwedischen Regierung gegen die Verbreitung der Cholera.

Die Schwedische Regierung macht den Einlass von Personen, welche über Dänemark ankommen, davon abhängig, dass der Betreffende durch Attest beweist, dass er sich wenigstens 48 Stunden vor seiner Abreise von Dänemark an einem Orte aufgehalten hat, der nicht vom Schwedischen Kommerzkollegium für choleraverdächtig erklärt ist. Als choleraverdächtig gelten z. Z. Hamburg, Orte an der Elbe, Schleswig-Holstein und Mecklenburg - Schwerin. Reisende, welche die Erlaubniss zum freien Verkehr in Schweden erhalten haben, sind während 3 Tage nach Verlassen des Schiffes einer ärztlichen Kontrole unterworfen; diejenigen jedoch, welche beweisen, dass sie sich in den letzten 5 Tagen vor Abfahrt des Schiffes von Dänemark nicht an einem choleraverdächtigen Orte aufgehalten haben, sind von derselben befreit. Das Dänische Justizministerium hat die Dänischen Polizeibehörden angewiesen, die bezüglichen Bescheinigungen auf Erfordern unentgeltlich auszustellen.

Centralverein für Fluss- und Kanalschifffahrt.

In der am 18. Oktober d. J. in Berlin unter Leitung des Prof. Schlichting abgehaltenen Ausschusssitzung sprach Geheimrath Schwabe über die kürzlich veröffentlichte Denkschrift der Regierung (vergl. Nr. 79 S. 755 d. Ztg.), betreffend die nunmehr fertiggestellten Vorarbeiten für die westliche Strecke des Mittellandkanals, den Dortmund-Rheinkanal. Die Denkschrift, deren Verfasser die Königlichen Bauinspektoren Duis und Prüsmann zu Münster i/W. sind, bringt zunächst eine Statistik der Produktion des Ruhrkohlenbetriebs, um zu zeigen, welche ausserordentliche Steigerung der Produktion durch die Vervollkommnung der Verkehrseinrichtungen ermöglicht worden ist. 1840 betrug die Produktion 1 000 000 t, 1870 war sie infolge der Eisenbahnen auf 12 000 000 t angewachsen, 1890 auf 35 000 000 Tonnen, 1891 auf 37 000 000 t. Wenn die jährliche Durchschnittszunahme von $1^1/_3$ Millionen Tonnen noch bis zum Ende des Jahrhunderts andauert, so wird dann die Produktion auf rund 50 000 000 t gleich eine Milliarde Centner angeschwollen sein. Nun sei nicht nur an sich, weil die Eisenbahnen auf der Höhe ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind, eine Wasserstrasse zur Uebernahme eines Theils der Kohlenfrachten erwünscht, sondern namentlich auch für den Fall eines Krieges, wo die Eisenbahnen längere Zeit hindurch für militärische Zwecke beschlagnahmt sind. Fünf Linien sind für eine solche Wasserstrasse vom Kohlenrevier bezw. von Dortmund nach dem Rhein zu in Vorschlag gebracht worden, von denen in erster Reihe diejenige durch das südliche Emschergebiet und diejenige Henrichenburg-Dorsten-Wesel in Betracht kommen. Die erstere geht mitten durch das Kohlenrevier und verspricht somit den grössten Nutzen, während die andere zwar billiger ist, dafür aber auch nicht die Vorzüge der ersteren besitzt. In einer zu Dortmund abgehaltenen Konferenz der betheiligten Behörden und Werke stimmten drei Viertel der Theilnehmer für die Emscherlinie, ein Viertel für die zweitgenannte Linie, welche die Kanalisation der Lippe in sich schliesst; bei dem raschen Steigen der Bodenpreise im Emschergebiete ist die schleunige Inangriffnahme des Emscherprojekts erforderlich, soll diese Linie nicht überhaupt unmöglich werden. Grosse Schwierigkeiten wird die Frage der Betheiligung am Grunderwerb machen. Die Regierung fordert für die Emscherlinie 9 400 000 ℳ Beitrag von den Betheiligten, 2 500 000 ℳ beim Lippeprojekt. Die Interessenten zeigen jedoch, wohl infolge der geschäftlichen Krisis, keine Neigung, irgend etwas aufzubringen, und so dürfte die Sache in der Schwebe bleiben. Vortragender hält für wünschenswerth, dass die Regierung die Beitragsforderung thunlichst ermässige, auch die Zahlung in Raten zulasse, ferner den Zahlern eine Betheiligung an den Kanaleinnahmen gewähre. Im übrigen habe die jetzige allerdings wenig günstige Finanzlage des Staats wenig mit der Ausführung des Kanals zu thun, weil bis zum Beginn der letzteren doch noch mindestens 4 Jahre verstreichen würden. Es entspann sich eine lebhafte Debatte, an der Dr. Hammacher und Bürgermeister von Bock-Mühlheim für die Emscherlinie, Eisenbahndirektor Schönfeld-Lippstadt, Generaldirektor Gamp-Hamm, Dr. Bernhardi-Dortmund und Bürgermeister Dr. Fluthgraf-Wesel für die Lippelinie sprachen. Zum Schluss wurde die folgende Resolution Schwabe einstimmig angenommen: „In Erwägung der hohen wirthschaftlichen und militärischen Bedeutung einer von Osten nach dem Westen führenden Wasserstrasse, als deren wichtigster Theil der Dortmund-Rheinkanal anzusehen ist, spricht sich der Centralverein für die schleunige Ausführung des Dortmund-Rheinkanals aus und beschliesst, die Staatsregierung zu bitten, dem Landtag in der nächsten Session eine darauf bezügliche Vorlage zugehen zu lassen."

Aus Belgien.

Eisenbahn Entre Sambre et Meuse.

Das Berufungsgericht hat der Gesellschaft nicht das Recht zuerkannt, ihre 4 % und 4,5 % Schuldverschreibungen vorzeitig zurückzuzahlen oder in 3 % umzutauschen (vergl. Nr. 38 S. 358 d. Ztg.); gleichwohl wurden bis 30. Juni d. J. 2 645 Stück 4 % und 1 876 Stück 4,5 % Schuldverschreibungen zur Umwandelung angeboten und die Anleiheschuld der Gesellschaft bestand demnach an dem genannten Zeitpunkt aus 529 Stück 4 % Schuldverschreibungen von je 1 000 Frcs., aus 1 299 Stück 4,5 % ebenfalls von je 1 000 Frcs. und aus 9 831 Stück 3 % von je 500 Frcs. Nennwerth. Die durch Erkenntniss des Berufungsgerichts gehemmte Umwandelung hat also doch eine jährliche Ersparniss von 106 000 Frcs. ermöglicht und gestattet, im Verein mit der Gewähr der Grossen Centralbahn, einen Jahresgewinn von 12,50 Frcs. zu vertheilen. Da im Betriebsjahre 1892 der gewährleistete Betrag nicht überschritten wurde, so ist der Gewinn für das erste Halbjahr 1893 auf 6,25 Frcs. festgesetzt, während 136 290 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Allgemeine Nebenbahn-Gesellschaft.

Die „Compagnie générale des chemins de fer secondaires" in Brüssel, welche die Dampfstrassenbahnen der Provinz Brescia, die Eisenbahnen und Strassenbahnen der Emilia (Bologna-Bazzano-Vignola), die Eisenbahn Neapel-Nola-Bajano, die Krakauer Strassenbahn, die Kölner Strassenbahn, die Departements-Eisenbahngesellschaft (Frankreich), die Mannheim-Ludwigshafener Strassenbahn, die Gesellschaft für den Betrieb von Eisenbahnen in Belgien, die Strassenbahn Paris-Arpajon, die Südwest-Brasilianische Eisenbahngesellschaft und die Strassenbahnen von Saint Maur des Fossés nebst Verlängerungen (Frankreich) gegründet hat und durch Besitz oder Erwerbung eines grossen Theils der Antheilscheine in Abhängigkeit erhält, erzielte in dem am 30. Juni d. J. beendeten Geschäftsjahre an Zinsen, Gewinnantheilen usw. eine Einnahme von 1 031 301,88 Frcs., die sich durch 24 010,23 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre auf 1 055 312,11 Frcs. erhöhte. Davon verzehrten die Tilgungen 9 754,40 Frcs., die Verzinsung der Schuldverschreibungen 225 000 Frcs. und die allgemeinen Verwaltungskosten 124 083,44 Frcs., sodass 696 474,27 Frcs. zur Verfügung der am 16. Oktober d. J. abgehaltenen Hauptversammlung standen. Es wurden 5 % = 33 623,20 Frcs. den Rücklagen zugeführt, 600 000 Frcs. als Gewinn (6 %) an die Antheilscheine vertheilt, 9 858,80 Frcs. als persönliche Gewinnantheile gewährt, 25 000 Frcs. Gewinn den Gründungsantheilen zugewendet und 27 992,27 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Brüsseler Drahtseilbahn.

Durch Ministerialerlass vom 29. August d. J. ist die Untersuchung über die Gemeinnützigkeit einer oberirdischen Drahtseilbahn, die auf dem Gebiete der Stadt Brüssel von dem Durchgang Saint Hubert nach dem Belliardplatz führt, eingeleitet worden. Die betreffenden Schriftstücke sind bei der Regierung der Provinz Brabant vom 15. September bis 15. November d. J. niedergelegt.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

Durch Königlichen Erlass vom 2. Oktober d. J. ist V. Lamquet als Betriebspächter der Linie Saint Nicolas-Kieldrecht, welche der Nationalen Nebenbahngesellschaft gehört, bestätigt worden. Als Betriebsvergütung erhält der Pächter die ganze Einnahme, wenn diese weniger als 1 700 Fr. für 1 km beträgt; beläuft sich die Einnahme auf 1 700—4 000 Francs für 1 km, so beträgt die Vergütung 1 700 Frcs. nebst 30 % der Einnahme, jedoch höchstens 43,90 % von 4 000 Frcs. Bei einer Einnahme von mehr als 4 000 Frcs. für 1 km vermindert sich die Vergütung um $^1/_{10}$ % für je 100 Frcs, die mehr als 4 000 Frcs. für 1 km vereinnahmt werden.

Kalenderschau.

v. Heusinger's Kalender für Eisenbahntechniker. Neubearbeitet von A. W. Meyer, Königlicher Regierungs-Baumeister. 21. Jahrgang. 1894. Verlag von J. F. Bergmann. Preis 4 ℳ

Wenn auch die Eintheilung des Kalenders im allgemeinen die gleiche wie im vorigen Jahrgange geblieben und in dem gebundenen Theile wie bisher das aufgenommen ist, was der Techniker hauptsächlich auf dem Bauplatze und der Strecke braucht (Formeln aus der Mathematik, mathematische, technische und physikalische Tafeln, Vermessungswesen, Lohntafeln und Angaben aus allen Zweigen des Bauwesens) so hat doch der Inhalt des Kalenders wesentliche Veränderungen erfahren und sind einzelne Abschnitte durch zahlreiche Zusätze vermehrt worden. Die Preisangaben sind dem jetzigen Stande gemäss berichtigt. In dem Abschnitte: „Elektrotechnik" sind die für die Technik wichtigeren Fortschritte berücksichtigt. Die Eisenbahnkarte und das Verzeichniss der zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Bahnen sind entsprechend richtig gestellt.

In dem gehefteten Theile sind technische Abhandlungen, Gesetze, Normen, technische- und Personalstatistik enthalten.

In der Abtheilung: „Gesetze und Normen" sind zur Einführung der vom 1. Januar 1893 gültigen Verkehrsordnung, des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, der neuen Allgemeinen Abfertigungsvorschriften und der Vorschriften über die Erhebung von Frachtzuschlägen eine Zusammenstellung der Abweichungen von den bisher gültigen Bestimmungen aufgenommen. Ferner ist das Gesetz für Kleineisenbahnen nebst Ausführungsbestimmungen und im Anschlusse hieran der Ministerialerlass über die Mitbenutzung öffentlicher Wege zur Anlage von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung aufgeführt. Die Signalordnung ist durch Aufnahme der kürzlich erschienenen Ausführungsbestimmungen ergänzt.

In der „Technischen Statistik" ist eine Uebersicht der Eisenbahnen Deutschlands vom 31. März 1892 und Angaben über die Preussischen Staatsbahnen enthalten.

Die Statistik der Fabriken für Eisenbahnbedarf ist nach den Mittheilungen der betreffenden Fabriken richtig gestellt.

Bei den Beamtenverzeichnissen ist möglichste Genauigkeit angestrebt. Da diese Verzeichnisse aber im August bereits abgeschlossen werden, kann, wie der Herausgeber selbst sagt, bei dem steten Wechsel der Beamten naturgemäss vollkommene Genauigkeit dieser Verzeichnisse nicht gewährleistet werden.

Rheinhard's Kalender für Strassen- und Wasserbau- und Kulturingenieure. Neubearbeitet von R. Scheck, Königlich Preussischen Wasser-Bauinspektor in Breslau. Verlag von J. F. Bergmann in Wiesbaden. Preis 4 ℳ

Der Rheinhard'sche Kalender hat gegen den vorigen Jahrgang wesentliche Aenderungen nicht erfahren und können wir uns dieserhalb auf die günstige Beurtheilung desselben in den frühern Jahrgängen dieser Zeitung beziehen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Nebenbahn Ottmachau-Heinersdorf. Am 1. November d. J. wird die zum Bezirk des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts Neisse gehörige Nebenbahn Ottmachau-Landesgrenze bei Heinersdorf mit der Haltestelle Mösen und dem Bahnhof III. Klasse Heinersdorf für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Die beiden Verkehrsstellen Heinersdorf und Mösen sind zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern, der Bahnhof Heinersdorf ausserdem zur Ver- und Entladung von Fahrzeugen geeignet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf beiden Verkehrsstellen ausgeschlossen Bis auf weiteres werden auf der neueröffneten Strecke folgende Züge verkehren:

	961	963	965						962	964	966	
alle Züge	9.10	1.20	7.05	↓	0,0	Abf. Ottmachau . .	Ank.	↑	8.48	11.22	6.42	alle Züge
II. bis IV.	9.28	1.38	7.23		7,7	„ Mösen	Abf.		8.30	11.04	6.24	II. bis IV.
Klasse	9.44	1.54	7.39		13,4	Ank. Heinersdorf . .	„		8.16	10 50	6.10	Klasse

Es gelangen nur Fahrkarten II. bis IV. Wagenklasse zur Ausgabe.

Bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen erfolgt die Frachtberechnung im Binnen- und Staatsbahnverkehr nach den durch Anstoss folgender Zuschlagsentfernungen an diejenigen der Station Ottmachau sich ergebenden Gesammtentfernungen und nach der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle bezw. nach den für einzelne Ausnahmetarife bestehenden besonderen Kilometer-Tariftabellen. Die Zuschläge betragen für Mösen 8 und für Heinersdorf 14 km. Die sich hiernach ergebenden Entfernungen gelten auch für die Berechnung der Preise für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren und von Fahrzeugen im Verkehr mit Heinersdorf. Die Entfernungen bezw. Frachtsätze für Kempen (Güterbahnhof) gelten auch im Verkehr mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die Ausnahme-Frachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen etc. nach den neuen Verkehrsstellen sind bei den betheiligten Dienststellen sowie im Verkehrsbüreau zu erfragen.

Breslau, den 26. Oktober 1893. (2362)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn. Lokalverkehr. Mit dem 1. November d. J. wird die Station Grabstede für den unbeschränkten Personenverkehr, sowie für die Annahme und Abfertigung von Leichen, Kleinvieh — soweit dieses im Vorläufer befördert wird — und Gütern in Wagenladungen, eröffnet.

Die Abfertigung von Gepäck, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen, sowie von Eil- und Frachtstückgut nach und von Grabstede bleibt ausgeschlossen.

Für den Monat November d. J. werden zwischen Bockhorn und Grabstede folgende Personenzüge gefahren:

Bockhorn ab 8.20 Vm., 1.40 Nm., 5.10 Nm.
Grabstede an 8.28 „ 1.48 „ 5.18 „

Grabstede ab 8.35 Vm., 1.55 Nm., 5,25 Nm.
Bockhorn an 8.43 „ 2.03 „ 5.33 „

Am 1. Dezember d. J. wird der Fahrplan geändert. (2363FB)

Oldenburg, den 24. Oktober 1893.

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Blankenburg bei Berlin für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr. Am 1. November d. J. wird die bisher nur dem Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Blankenburg bei Berlin auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet.

Berlin, im Oktober 1893. (2364MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburgbahn. Die Station Düdelingen Dorf ist vom 1. November d. J. ab zur Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen aller Art eingerichtet. Die bisherige Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen dieser Station fällt damit fort.

Strassburg, den 25. Okt. 1893. (2365)

Kaiserliche Generaldirektion.

Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Bromberg. Am 1. November d. J. tritt ein neuer Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Bromberg in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1890 nebst Nachträgen aufgehoben wird. Im wesentlichen bildet derselbe eine Neuauflage des letztgenannten Tarifs, er enthält indessen auch ermässigte Ausnahmetarife für Eisen und Stahl nach den Hafen- und Küstenstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg.

Soweit durch den Tarif infolge anderweiter Entfernungen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Entfernungen noch bis zum 31. Januar 1894 bestehen.

Der Tarif kann zum Preise von 0,80 ℳ von den Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 28. Oktober 1893. (2366)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc.-Bromberg etc. Am 1. November 1893 tritt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 3 in Kraft, welcher ausser Berichtigungen Entfernungen für verschiedene neu aufgenommene Stationen, sowie Ausnahme-Frachtsätze für Holz, Eisen und Stahl enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist.

Köln, den 28. Oktober 1893. (2367)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin. Mit dem 1. November d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier nach Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Bromberg und Breslau usw. vom 1. Juni 1893 der Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält u. a. neue Frachtsätze nach den Stationen der Neubaustrecken Fordon-Culmsee des D.-B. Bromberg, Ottmachau-Landesgrenze des D.-B. Breslau, Piepenburg-Regenwalde der Altdamm-Colberger Eisenbahn, ferner für die Stationen Zielen und Nilbau des D.-B. Bromberg bezw. Breslau, sowie ermässigte Frachtsätze für Kokskohlen, welche zur Herstellung von Koks für den Hochofenbetrieb bestimmt sind, nach Stationen des D.-B. Breslau. Die Frachtsätze für die Stationen der Linie Piepenburg-Regenwalde haben erst vom Tage der Betriebseröffnung ab Gültigkeit. Druckabzüge des Nachtrages sind durch die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 27. Oktober 1893. (2368MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Berlin. Am 1. November 1893 erscheint zum Staatsbahn-Gütertarif Altona-Berlin der Nachtrag 4, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifs 17 für Eisen und Stahl zur Ausfuhr über See nach aussereuropäischen Ländern, neue Ausnahme - Frachtsätze für Eisen und Stahl von den Eisen-Versandstationen des Direktionsbezirks Berlin nach den Hafenplätzen und Küstengebietsstationen des Direktionsbezirks Altona und ausserdem Frachtsätze für Malz von Schlesischen Plätzen nach den Stationen Altona, Flensburg, Hamburg B. und Kiel enthält. Druckexemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen, sowie bei dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu haben.

Berlin, 28. Oktober 1893. (2369MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. November 1893 wird der Nachtrag VI zum **Staatsbahn - Gütertarif Bromberg-Breslau** eingeführt. Derselbe enthält:

a) Aenderungen und Ergänzungen zu II A, besondere Bestimmungen zum Betriebsreglement und der besonderen Bestimmungen unter II D; Entfernungen für die neu eröffneten Stationen Damerau (Kr. Culm), Nawra, Ostrometzko, Unislaw und Zielen des Bezirks Bromberg und Heinersdorf, Mösen und Nilbau des Bezirks Breslau, sowie theilweis ermässigte Entfernungen für Culm, Culmsee, Gottersfeld, Kamlarken, Kornatowo, Mischke, Ostaszewo, Stolno und Wrotzlawken des Bezirks Bromberg;

c) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 2 A und 2 B für Getreide etc. und 3 für Holz infolge Aufnahme vorbezeichneter Stationen;

d) neue Ausnahmetarife 6—8 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II, sowie für Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern. Durch diese Ausnahmetarife kommen insbesondere ermässigte Ausnahmesätze für Eisen etc. nach den Küsten- und Hafenstationen des Bezirks Bromberg für den Platz- und Ausfuhrverkehr, sowie neue Ausnahmesätze von den Versandstationen: Breslau, Grünberg i/Schl., Kotzenau, Neusalz a. O., Primkenau uud Sprottau nach jenen Stationen und neue Ausnahmesätze für Stahl und Eisen des Spezialtarifs II nach Landsberg a.W. zur Einführung.
Die bisherigen Eisen - Ausnahmetarife 6—9 werden hierdurch aufgehoben. Soweit indess Erhöhungen vorkommen, bleiben die früheren Frachtsätze noch bis zum 31. Dezember d. J. in Kraft.

e) Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife 14 und 15 für Braunkohlen etc. und 24 für Giesserei-Roheisen;

f) Berichtigungen.

Der Nachtrag ist durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks zu beziehen.

Gleichzeitig werden am 1. November d. J. die an der Strecke Pillkallen-Rautenberg gelegenen Stationen des Bezirks Bromberg: Schorellen und Rautenberg in den Staatsbahnverkehr Bromberg - Breslau einbezogen.

Bis zur Eröffnung der Schlussstrecke Rautenberg-Ragnit und Aufnahme dieser Stationen in den nächsten Nachtrag berechnen sich die Entfernungen für Schorellen unter Anstoss von 10 und für Rautenberg unter Anstoss von 19 km an Pillkallen.

Bromberg, den 26. Oktober 1893. (2370)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. November 1893 werden im **Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg** vom 1. August 1889, und zwar im Ausnahmetarif 13 für Giesserei-Roheisen, neue Frachtsätze im Verkehr von der Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg: Vienenburg, nach den Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg: Cüstriner-Vorstadt und Vietz eingeführt werden, welche bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Bromberg, den 26. Oktober 1893. (2371)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Die Stationen Charlottenhof i. M., Kraase, Roggenhagen und Schwastorf-Dratow der Mecklenburgischen Südbahn werden vom 1. November cr. ab in den Verband aufgenommen.

Nach und von Kraase und Schwastorf-Dratow werden Eil- und Frachtgüter, sowie Leichen und lebende Thiere, nach und von Charlottenhof i. M. und Roggenhagen dagegen nur Frachtgüter in Wagenladungen befördert. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen ist auf den genannten vier Stationen ausgeschlossen.

Ferner gelangt am 1. November cr. der Nachtrag 13 zum Gütertarife vom 1. November 1891 zur Einführung, welcher ein anderweites Waarenverzeichniss der Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Spezialtarife I, II und III enthält.

Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 28. Oktober 1893. (2372)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ungarisch-Oesterreichisch-Deutscher Holzverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit treten für Holzsendungen des Spezialtarifs III bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür von Bereg Szt. Miklós (U. St. B.) nach Breslau und Görlitz folgende ermässigte Frachtsätze für 100 kg in Kraft:

Bereg Szt. Miklós
-Breslau O. S. B. 164 ₰
- „ Freib. . 164 „
-Görlitz . . . . . . 200 „

Ferner ermässigt sich der unterm 25. September d. J. publizirte Frachtsatz für Eisenbahnschwellen von Malaczka nach Falkenstein von 159 auf 153 ₰ für 100 kg. Die Ermässigungen beruhen auf Aenderung der Oesterreichisch-Ungarischen Streckenantheile.

Breslau, den 27. Oktober 1893. (2373)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit dem 1. November d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag I in Kraft, durch welchen mehrere Stationen der Oesterreichischen Staatsbahnen in diesen Tarif neu einbezogen werden. Druckabzüge des Nachtrages können von unseren betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 30. Oktober 1893. (2374)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits über Oesterreich-Ungarn. Am 1. November d. J. tritt für den ununterbrochenen Eisenbahnverkehr zwischen Stationen der Preussischen, Sächsischen, Bayerischen, Württembergischen Staatsbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn und der Main-Neckarbahn einerseits und Stationen der Serbischen und Bulgarischen Staatsbahnen sowie der Orientalischen Eisenbahnen andererseits ein direkter Gütertarif in Geltung. Derselbe enthält Frachtsätze für Eilgut (gewöhnliches, ermässigtes in Einzelsendungen und in Ladungen von mindestens 5 000 kg), sperriges Gut, 2 Stückgutklassen und einen Tarif für Frachtgüter aller Art für Sendungen zu 5 000 und 10 000 kg.

Für diesen Verkehr gilt ein besonderes Betriebsreglement, dessen Bestimmungen im wesentlichen mit den bis Ende des Jahres 1892 in Geltung gewesenen Bestimmungen des Vereins-Betriebsreglements übereinstimmen. Die Abfertigung erfolgt auf Grund besonderer Frachtbriefe für den Verkehr mit Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Das Betriebsreglement ist zum Preise von 0,85 ℳ, das die allgemeinen und besonderen Bestimmungen sowie die Tariftabellen enthaltende Tarifheft zum Preise von 1,25 ℳ durch Vermittelung der Verbandsstationen bezw. der Stationskassen käuflich zu beziehen.

Breslau, den 28. Oktober 1893. (2375)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmesätze für Malz von den Schlesischen Malz-Versandstationen des Direktionsbezirks Breslau. Am 1. November d. J. gelangen Ausnahme-Frachtsätze für Malz von den Schlesischen Malz-Versandstationen des Direktionsbezirks Breslau nach verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Magdeburg, Hannover, Erfurt, Frankfurt a. M., Altona, Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.) zur Einführung. Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft.

Breslau, den 28. Oktober 1893. (2376)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. November d. J. werden für die Beförderung von Kartoffeln in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg zwischen den Stationen Rosenberg und Ruttka der Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und den Sächsischen Stationen Dahlen, Dresden (sämmtliche Bahnhöfe), Freiberg, Niederwiesa, Stauchitz und Wurzen, ferner den Stationen Leipzig (Bayerischer und Dresdener Bahnhof S. St. B. und Berliner, Eilenburger und Thüringer Bahnhof, Direktionsbezirk Erfurt) andererseits, direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 19 eingeführt.

Vom gleichen Tage an treten direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 17 a und b für die Beförderung von Bäumen, Sträuchern, lebenden Pflanzen usw. im Verkehre zwischen Leisnig und den im Tarifhefte 1 vom 1. September d. J. verzeichneten Budapester Bahnhöfen in Kraft.

Ueber diese Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen oder unser Verkehrsbüreau in Dresden, Böhmischer Bahnhof Flügel C., auf Anfrage Auskunft.

Dresden, am 28. Oktober 1893. (2377)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. November d. J. treten direkte Ausnahmetarifsätze für Giesserei-Roheisen von Vienenburg nach Forst (Lausitz), Hoyerswerda und Niesky in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 27. Oktober 1893. (2378)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen; Staatsbahnverkehr Elberfeld-Altona. Am 1. November 1893 treten zu dem Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. Januar 1892 der Nachtrag VI und zu dem Gütertarif Elberfeld-Altona vom 15. August 1892 der Nachtrag VIII in Kraft. Hierdurch werden u. a. die Artikel „Maschinen von Eisen und Stahl, Messingwaaren, sowie andere Ganz- und Halbfabrikate aus unedlen Metallen und deren Mischungen“ im Falle der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und nach Deutschen Kolonien in die für Eisen des Sp.-T. I bestehenden Ausnahmetarife einbezogen; gleichzeitig werden die für den Verkehr mit den Nordseehäfen sowie mit den Ostseehäfen Kiel und Flensburg eingerichteten Ausnahmetarife für Eisen des Sp.-T. II durch Aufnahme verschiedener Eisenartikel des Sp.-T. I erweitert. Die im Gütertarif Elberfeld-Altona bestehenden Ausnahmetarife für Eisen der Spezialtarife I und II gelten künftig nur noch im Verkehr mit den Hafenplätzen Kiel und Flensburg in beiden Richtungen, im übrigen dagegen nur in der Richtung nach den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona; der Ausnahmetarif für Eisen des Sp.-T. II, wird — ausgenommen im Verkehr mit Kiel und Flensburg — auf die dem Sp.-T. II angehörenden Eisenartikel beschränkt.

Soweit durch die angeführten Beschränkungen Tariferhöhungen entstehen, bleibt die jetzige Frachtberechnung noch bis zum 31. Dezember 1893 in Kraft.

Die genannten Nachträge können durch die Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 27. Oktober 1893. (2379)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und den Stationen der Altdamm-Colberger Eisenbahn andererseits. Am 1. November d. J. werden die Stationen Biendorf, Börnecke (Preuss.), Förderstedt, Frose, Gr.-Weissand, Hecklingen, Helmstedt, Nachterstedt, Neuwegersleben, Offleben, Völpke und Wefensleben des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg in den Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und den Stationen der Altdamm-Colberger Eisenbahn andererseits mit direkten Entfernungen einbezogen. Mit dem gleichen Zeitpunkte treten ferner für den Verkehr von den vorgenannten Stationen, sowie der Station Cöthen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg nach den Stationen Greifenberg i. Pom., Naugard und Treptow a/R. der Altdamm-Colberger Eisenbahn Ausnahme-Frachtsätze für Braunkohlen-Brikets, gültig bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft.

Berlin, den 27. Oktober 1893. (2380MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 1. November d. J. tritt für die Beförderung von rohem Thon, auch gebrannt, in Fässern, Kisten oder Kasten zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern oder Deutschen Kolonien bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Elsterwerda (Berlin-Dresdener Bahnhof) nach Stettin (Central-Güterbahnhof) ein Ausnahmefrachtsatz von 0,72 *M.* für 100 kg in Kraft.

Erfurt, den 24. Oktober 1893. (2381)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die in dem vom 1/13. August cr. ab gültigen Getreidetarif unter 7 a für den Verkehr von Stationen der Kiew-Woronescher Eisenbahn nach Danzig etc. vorgesehenen Frachtsätze gelten vom 9/21. Oktober cr. ab auch über die Route Kiew-Kowel-Mlawa-Illowo.

Danzig, am 30. Oktober 1893. (2382J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. November 1893 gelangt der Nachtrag 5 zum **Staatsbahn - Gütertarif Bromberg - Berlin** vom 1. August 1891 zur Ausgabe.

Derselbe enthält ausser einigen bereits früher veröffentlichten Bestimmungen und Frachtsätzen:

1. Neue bezw. anderweite Entfernungen und Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. und Holz etc. für die Stationen Damerau (Kr. Culm), Nawra, Ostrometzko und Unislaw der Neubaustrecke Fordon-Culmsee, für Klapaten, Naujeningken, Rautenberg und Schorellen der Strecke Ragnit-Schwirgallen, für die zwischen Briesen i. Wstpr. und Schönsee für den Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Zielen, sowie für die bisherigen Stationen Culm, Culmsee, Gottersfeld, Kamlarken, Kornatowo, Lissomitz, Mischke, Ostaszewo, Stolno und Wrotzlawken des Bezirks Bromberg.
   Die Entfernungen und Frachtsätze für Klapaten, Naujeningken und Rautenberg treten jedoch erst vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Ragnit - Schorellen, welche s. Z. noch besonders bekannt gemacht werden wird, in Kraft.
   Bis zu diesem Zeitpunkte sind der Frachtberechnung für die Station Rautenberg, für welche der Verkehr in der Richtung nach Stallupönen eröffnet ist, die Entfernungen für Schorellen unter Anstoss von 10 km für die Strecke Schorellen-Rautenberg zu Grunde zu legen.
2. Einige ermässigte Entfernungen für die Stationen Pillkallen und Schwirgallen des Bezirks Bromberg.
3. Neue Entfernungen und Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. und Holz etc. für die bei Blankenburg b. Berlin neu eingerichtete Haltestelle Pankow-Schönhausen des Bezirks Berlin.
4. Anderweite Fassung des Ausnahmetarifs 8 A für Braunkohlen etc., betreffend die Berechnung der Fracht für Braunkohlenkoks nach dem Ladegewicht.
5. Neue Ausnahmefrachtsätze im Ausnahmetarif 8 B für Braunkohlenbrikets für die Station Lauchhammer des Bezirks Berlin;
6. Anderweiter Ausnahmetarif 22 für Eisen und Stahl etc. zur Ausfuhr über See nach aussereuropäischen Ländern für den Verkehr von Landsberg a. W. nach Stettin und Swinemünde. Der bisherige Ausnahmetarif 22 wird hierdurch aufgehoben; soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Januar 1894 in Kraft.
7. Neue Ausnahmetarife 24 und 25 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I bezw. II für den Verkehr nach Küsten- und Hafenstationen der Bezirke Berlin und Bromberg.
8. Berichtigungen.

Bromberg, den 19. Oktober 1893. (2383)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahntarif Berlin - Breslau. Am 1. November d. J. erscheint ein Nachtrag V zum Staatsbahntarif Berlin-Breslau. Derselbe enthält ausser einigen bereits früher veröffentlichten Ergänzungen von Ausnahmetarifen:

1. Entfernungen für die in den Verkehr einbezogenen Stationen der Neubaustrecke Schönholz - Cremmen sowie Alt - Mädewitz und Pankow-

Schönhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin;

2. Entfernungen für die Stationen Heinersdorf, Mösen und Nilbau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau;
3. Ausnahmesätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II von Breslau, Grünberg i/Sehl., Kotzenau, Neusalz a. O., Primkenau und Sprottau nach den Hafen- und Küstenstationen des Direktionsbezirks Berlin;
4. ermässigte Ausnahmesätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II von den Oberschlesischen Eisenstationen nach dem bezeichneten Küstengebiete;
5. Ausnahmesätze für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze etc. von Wolgast nach Oberschlesien.

Der Nachtrag ist bei den Verkaufsstellen des Tarifs zum Preise von 0,30 ℳ zu haben.

Breslau, den 25. Oktober 1893. (2384)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu den Gütertarifen für die Staatsbahnverkehre **Köln (lrh.) - Altona** und **-Bromberg** treten am 1. November d. J. die Nachträge 6 bezw. 5 in Kraft.

Dieselben enthalten u. a. Aenderungen und Ergänzungen der Waarenverzeichnisse und Anwendungsbedingungen bei den Ausnahmetarifen für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II, ferner enthält Nachtrag 5 Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Alt-Dollstädt, Biskupitz, Blumenau i. Ostpr., Christburg, Eschenhorst, Gr.-Hanswalde, Grosswaplitz, Liebemühl, Markushof, Miswalde, Pollwitten, Saalfeld i. Ostpr., Schroop und Troop, sowie anderweite, theilweise ermässigte Entfernungen für die Stationen Carlsberg, Grossbestendorf, Gr.-Gemmern, Heydekrug, Horn, Jonkendorf, Jugnaten, Kukoreiten, Maldeuten, Memel, Mohrungen, Pogegen, Prökuls, Stonischken, Tilsit und Windtken des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg.

Soweit durch die anderweite Fassung der Waarenverzeichnisse und Anwendungsbedingungen bei den Ausnahmetarifen für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II Frachterhöhungen eintreten, erlangen dieselben erst mit dem 1. Januar 1894 Gültigkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, von welchen die Nachträge auch bezogen werden können.

Köln, den 1. November 1893. (2385)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Köln (rechtsrhein.) etc.-Magdeburg. Am 1. November d. J. tritt zum Tarife für den vorbezeichneten Güterverkehr ein Nachtrag (8) in Kraft, welcher Entfernungen für die Station Haldern des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.), Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl etc. sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist.

Köln, den 25. Oktober 1893. (2386)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Rheinischer Nachbar-Güter- und Kohlenverkehr. Am 1. November d. J. erscheint je ein Nachtrag I, XIII, X, XI bezw. XIV zu den Heften 1—5 des Gütertarifs sowie ein Nachtrag XIII zum Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr nach Stationen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), enthaltend u. a. Frachtsätze bezw. Tarifkilometer für die neu aufgenommene Station Haldern des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), sowie für verschiedene andere Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch).

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 26. Oktober 1893. (2387)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Güterverkehr Köln (rechtsrh.)-Altona. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag IX zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommene Station Haldern des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und der Ausnahmetarife für Eisen etc., sowie neue bezw. ermässigte Eisen- etc. Ausnahmefrachtsätze für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Altona und Köln (rechtsrh.) und die Station Georgsmarienhütte der Georgsmarienhütten-Eisenbahn. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleibt die bisherige Frachtberechnung noch bis zum 31. Dezember d. J. in Geltung. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 26. Oktober 1893. (2388)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. November 1893 treten zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verband die Nachträge 2 zum Heft 2, 4 zum Heft 3 und 5 zum Heft 4 in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife für Eisen etc., sowie sonstige Aenderungen des Tarifs. Soweit durch die geänderten Entfernungen für die Kölner Bahnhöfe und die Station Taben des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), sowie durch die geänderten Waarenverzeichnisse und Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife für Eisen etc. Frachterhöhungen eintreten, bleibt die bisherige Frachtberechnung noch bis zum 31. Dezember 1893 in Gültigkeit. Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 26. Oktober 1893. (2389)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies usw. zum Hochofenbetrieb von Bockenrod nach Diedenhofen tritt am 1. November 1893 ein Ausnahmefrachtsatz von ℳ 0,60 für 100 kg in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die in Frage kommenden Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 23. Oktbr. 1893. (2390)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Ausnahmetarif für Futtermittel. Am 1. November d. J. tritt zu den Tarifheften I Verkehr mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt a. M. und Hannover; II Verkehr mit Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn; III Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn; IV Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen; VI Verkehr mit Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen; VII Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen und Stationen der Niederländischen Staatseisenbahngesellschaft, der Holländischen Eisenbahngesellschaft und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft vom 1. Februar 1884 ein gemeinsamer Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält einen Ausnahmetarif für Futtermittel von den Niederländischen Hafenstationen.

Köln, den 28. Oktober 1893. (2391)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Rhein- und Mainumschlagstarif für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, dann Belgien und Holland. Mit Wirksamkeit vom 15. November l. J. gelangt zum Ausnahmetarife für den Transport von Rohzucker und Pilézucker vom 15. November 1892 ein neuer Anhang zur Einführung, durch welchen die Gewährung von Frachtnachlässen auf die Zeit vom 15. November l. J. bis Ende September 1894 ausgedehnt wird.

München, den 27. Oktober 1893. (2392)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Viehverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 1. November l. J. tritt zum Theil II Heft 2 für den Viehverkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Stationen der Prinz Heinrichbahn vom 1. November 1887 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen des Haupttarifs, Tarifentfernungen über Ulflingen-Wilwerdingen, anderweite Entfernungen für den Verkehr mit den Kölner Bahnhöfen und Tarifentfernungen für Grevenmacher.

Der Nachtrag wird an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 27. Oktober 1893. (2393)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Binnen-Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch). Am 1. November d. J. erscheint der Nachtrag XII zum Gütertarif (Theil II), welcher u. a. Frachtsätze bezw. Entfernungen für die Station Haldern enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist.

Köln, den 27. Oktober 1893. (2394)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Hessische Ludwigsbahn. Für die Bayerischen Stationen Elzee und Riem sind neue Frachten eingeführt worden, worüber unsere Stationen nähere Auskunft ertheilen.

Mainz, den 27. Oktober 1893. (2395)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburgbahn. Mit Gültigkeit vom 1. November 1893 tritt der XV. Nachtrag zum Kilometerzeiger für den diesseitigen Binnenverkehr in Kraft, welcher ausser neuen Entfernungen für die Stationen der Strecken Merzweiler-Walburg-Selz und Münster i. Els.-Metzeral solche für verschiedene neu eröffnete Stationen, und veränderte Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen der Strecken Strassburg-Weissenburg und Strassburg-Lauterburg enthält. Der Nachtrag kann zum Preise von 30 ₰ bei allen Abfertigungsstellen

und bei unserer Drucksachenkontrole hierselbst bezogen werden.

Ebenfalls vom 1. November 1893 ab ermässigen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 für Mineralölrückstände von Sulz u. Wald um Beträge bis zu 2 ₰ für 100 kg.

Strassburg, den 25. Oktober 1893. (2396)
Kaiserliche Generaldirektion.

Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. kommt ein neuer Nachtrag I zur Einführung, wodurch Nachtrag I vom 1. Mai 1891 und Nachtrag II vom 1. April 1892 in Wegfall kommen.

München, den 25. Oktober 1893. (2397)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. (Theil II, Heft No. 5 des Süddeutschen Verbandsgütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1893 gelangt der Nachtrag III zur Einführung, welcher Frachtsätze und Entfernungen für neu aufgenommene Bayerische Stationen und geänderte Anstossfrachtsätze für die Bayerischen Privat-Lokalbahnstationen, sowie Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs und der Nachträge enthält.

München, den 24. Oktober 1893. (2398)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. (Theil II Heft No. 3 des Süddeutschen Verbandsgütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1893 gelangt der Nachtrag III zur Einführung, welcher Frachtsätze und Entfernungen für neu aufgenommene Bayerische Stationen und geänderte Anstossfrachtsätze für die Bayerischen Privat-Lokalbahnstationen, sowie Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs und der Nachträge enthält.

München, den 24. Oktober 1893. (2399)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit vom 1. November 1893 kommt ein neuer Nachtrag I zur Einführung, wodurch die Nachträge I vom 1. September 1891 und II vom 1. Juni 1892 in Wegfall kommen.

München, den 25. Oktober 1893. (2400)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Weimar-Geraer Eisenbahn. Auf Haltestelle Töppeln ist ein Güterladegeleis hergestellt, welches wir hiermit der öffentlichen Benutzung für beschränkten Wagenladungsverkehr übergeben. Ausgeschlossen bleibt zunächst die Ver- und Entladung von Langholz, Vieh und Fahrzeugen. Näheres ist bei unserem Haltestellenaufseher in Töppeln, sowie auch bei unseren sämmtlichen Stationsvorständen zu erfragen.

Weimar, am 28. Oktober 1893. (2401)
Die Direktion.

Direkter Vieh- usw. Verkehr mit der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn. Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Piepenburg-Regenwalde, welcher noch besonders bekannt gemacht wird, werden die Stationen Ornshagen und Regenwalde der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn in den Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen einigen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Bromberg einerseits und den Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter- und Gepäck-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft. (2402)

Berlin, den 26. Oktober 1893.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. November d. J. gelangt der Nachtrag 1 zum Gütertarif für den Binnenverkehr zur Ausgabe. Derselbe enthält:

1. bereits durchgeführte Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs;
2. neue Bestimmungen und Ausnahmefrachtsätze u. a. für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II
   a) nach diesseitigen Stationen des Küstengebietes;
   b) nach den Stationen Stettin und Swinemünde loco und transito.
3. Aufhebung der Ausnahme-Frachtsätze
   a) für Dextrin usw. von Freienwalde a/O. im Ausnahmetarif 9;
   b) für Braunkohlenbrikets von Görlitz im Ausnahmetarif 20a.

Gleichzeitig mit dem Nachtrag 1 tritt zum Kilometerzeiger des Gütertarifs für den Binnenverkehr der 7. Nachtrag, enthaltend neue Entfernungen für Berlin, Central-Markthalle, und Zerrenthin in Kraft.

Die in den beiden Nachträgen enthaltenen Erhöhungen treten, soweit nicht ein früherer Termin angegeben ist, erst am 1. Januar 1894 in Geltung.

Berlin den 27. Oktober 1893. (2403MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Malz. Am 1. November d. J. gelangt im Verkehr von bestimmten schlesischen Versandplätzen nach bestimmten Empfangsplätzen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Magdeburg, Hannover, Erfurt, Elberfeld, Frankfurt a. M., Köln links- und rechtsrheinisch ein Ausnahmetarif für Malz bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge zur Einführung.

Die Höhe der Frachtsätze ist bei dem Auskunftsbüreau, Bahnhof Alexanderplatz sowie bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Berlin, den 27. Oktober 1893. (2404MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Januar 1894 treten folgende Ausnahmetarife für Eisen und Stahl etc. ohne Ersatz ausser Kraft.

1. Im Gütertarif für den Binnenverkehr des Bezirks Hannover:
   a) die Frachtsätze des Ausnahmetarifs H 2 für Eisen und Stahl etc. der Spezialtarife I, II und III bezüglich des Verkehrs für die Richtung von den Stationen Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Geestemünde, Harburg H, Harburg U. E., Vegesack (Grohn), Altenbruch, Basbeck-Osten, Buxtehude, Himmelpforten, Horneburg, Neuhaus a. d. Oste, Otterndorf, Stade und Warstade-Hemmoor nach den Stationen Alfeld, Cassel (Ober- und Unterstadt), Hannover (Nordbahnhof), Hannover (Südbahnhof), Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten), Minden i. W. und Peine.
2. Im Staatsbahn-Verkehr Hannover-Altona:
   a) die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 26 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II unter b zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern von den Stationen Bergedorf, Boizenburg, Elmshorn, Flensburg A, Hadersleben, Neumünster, Neustadt a. d. O., Pinneberg und Rendsburg nach Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Geestemünde, Harburg und Vegesack (Grohn);
   b) die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 32 für Eisen und Stahl etc. der Spezialtarife I, II und III bezüglich des Verkehrs für die Richtung von Hamburg H. und Altona nach Cassel (Ober- und Unterstadt), Hannover (Nordbahnhof), Hannover (Südbahnhof), Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten), Minden i. W. und Peine.
3. Im Staatsbahn-Verkehr Altona-Oldenburg die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 14 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II unter b zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern von den Stationen Bergedorf, Boizenburg, Elmshorn, Flensburg A, Hadersleben, Neumünster, Neustadt a. d. O., Pinneberg und Rendsburg nach Brake, Elsfleth, Nordenham und Leer.
4. In den Staatsbahn-Verkehren Hannover- bezw. Oldenburg-Breslau die Frachtsätze der Ausnahmetarife 12 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II für den Verkehr von den Stationen Charzow, Cosel-Kandrzin, Cosel (Stadt), Karolinegrube O. S. E., Karolinegrube R. O. U. E., Myslowitz, Rosdzin, Ruda, Schoppinitz O. S. E. und Schoppinitz R. O. U. E. nach Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Geestemünde, Harburg H., Harburg U. E., bezw. nach Brake, Elsfleth und Nordenham.
5. Im Staatsbahn-Verkehr Hannover-Köln (rrh.) die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 19 für Eisen und Stahl etc. der Spezialtarife I, II und III bezüglich des Verkehrs für die Richtung von Emden, Leer, Norden und Papenburg nach Alfeld, Cassel (Ober- und Unterstadt), Hannover (Nordbhf.), Hannover (Südbhf.), Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten), Minden i. W. und Peine.
6. Im Staatsbahn-Verkehr Hannover-Oldenburg die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 26 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I, II und III bezüglich des Verkehrs für die Richtung von den Stationen Brake, Elsfleth, Leer, Nordenham und Weener nach Cassel (Ober- und Unterstadt), Hannover (Nordbhf.), Hannover (Südbhf.), Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten), Minden i. W. und Peine.
7. Im Westdeutschen Verbande die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II im Verkehr mit Buxtehude und Stade.

Ferner treten mit Gültigkeit vom gleichen Tage ab für die Artikel Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, verpackt; Stacheldraht, Drahtklammern, Drahtstifte, eiserne Nieten, Schrauben, Muttern und Unterlagsscheiben zu Schrauben; sowie eiserne Ketten, Nägel und Kupferplatten dadurch Frachterhöhungen ein, dass diese Artikel vom 1. Januar 1894 ab im Verkehr
   a) von den Stationen Alfeld, Cassel (Ober- und Unterstadt), Hannover (Nordbhf.), Hannover (Südbhf.), Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten), Minden i. W. und Peine nach Altenbruch, Basbeck-Osten, Bux-

tehude, Himmelpforten, Horneburg, Neuhaus a. d. Oste, Otterndorf, Stade und Warstade-Hemmoor (Ausnahmetarif H 2 des Lokal-Gütertarifs für den Bezirk Hannover),

b) von den Stationen Geseke, Lippstadt, Soest und Peine nach den Stationen des Bezirks Altona, ausschliesslich derjenigen im Verkehr mit Altona, Flensburg, Hamburg H. und Kiel (Ausnahmetarif 8 des Staatsbahn-Gütertarifs Hannover-Altona),

c) von den Stationen Lippstadt, Soest und Peine nach den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Mecklenburgischen Südbahn, der Lübeck-Büchener und der Eutin-Lübecker Eisenbahn, ausschliesslich derjenigen im Verkehr mit Lübeck, Rostock, Warnemünde und Wismar (Ausnahmetarif 4 des Niederdeutschen Verbands) und

d) von den Versandstationen des Westdeutschen Verbands nach den Stationen Bergedorf, Büchen, Elmshorn, Hadersleben, Neumünster, Pinneberg, Rendsburg, Schleswig, Husum, Güstrow, Malchin und Schwerin (Ausnahmetarif 3 des Westdeutschen Verbands) nicht mehr zu den Frachtsätzen der vorbezeichneten Ausnahmetarife (für Eisen des Spezialtarifs II), sondern zu denjenigen des Spezialtarifs I abgefertigt werden.

Hannover, den 25. Oktober 1893. (2405)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Einführung eines neuen Tarifheftes (4) für den Verkehr mit Ungarn. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1893 tritt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 4 für den obenbezeichneten Eisenbahnverband, enthaltend Frachtsätze für den direkten Güterverkehr zwischen Rheinland und Westfalen einerseits und Ungarn andererseits in Kraft.

Durch dieses Tarifheft werden die Verbands-Gütertarife für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband und zwar Theil II, Heft 2 und Theil IV vom 1. Oktober 1890 sowie Theil III, Heft 2 vom 1. Februar 1892 sammt zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Rücksichtlich jener Relationen, für welche der neue Tarif direkte Frachtsätze nicht mehr enthält, oder für welche Frachterhöhungen eintreten, bleiben die alten Frachtsätze noch bis zum 1. Januar 1894 in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifheftes können bei den betheiligten Endverwaltungen und bei den betheiligten Stationen bezogen werden.

Wien, am 26. Oktober 1893. (2406)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Einführung eines direkten Frachtsatzes für Baumwollwaaren von Heidenheim nach Bukarest-filaret. Mit Gültigkeit vom 3. November 1893 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1893 tritt für Transporte von „Baumwollwaaren, gemeine: Barchent, roh, auch gefärbt, Battist, Calicot, Calmuk, roh, auch bedruckt, Chaly, Croisé, Gradel, Mousseline, Drucknessel (Nessel), Molinos, Cottone (Kattune), Köper, Shirtings, alle diese Artikel ohne Emballage oder blos in Papier derart eingeschlagen, dass die Stirnseiten frei von Emballage sind, ohne Garantie gegen Beschmutzung" bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen von der Station Heidenheim der Kgl. Württembergischen Staatsbahnen nach Bukarest-filaret der Frachtsatz von 8,06 *M.* pro 100 kg im Kartirungswege in Wirksamkeit.

Wien, am 27. Oktober 1893. (2407)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Lieferung von Werkstatts-Nutzhölzern. Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1894/95 erforderlichen

2005 cbm Kiefernhölzer und
819 „ Eichen-, Eschen-, Pappeln- und Mahagonihölzer

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen, Maassnachweisung und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauerufer-strasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 20 ₰ für jeden Angebotsbogen bezogen werden. Bei Anforderung der Angebotsbogen etc. muss angegeben werden, ob ein solcher für Kiefern- oder für Eichen- etc. Hölzer gewünscht wird.

Die an das vorbezeichnete Büreau einzusendenden Angebote werden in den vor demselben

am 13. und 14. November 1893,
Vormittags 11 Uhr,

stattfindenden Terminen eröffnet. Das Nähere hierüber ergeben die Angebotsbogen.

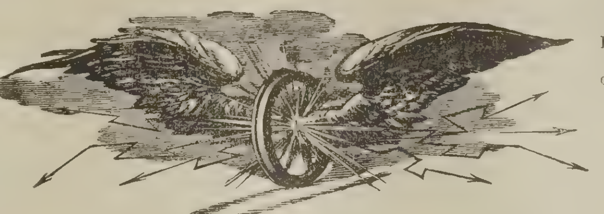
Der Zuschlag erfolgt bis zum 5. Dezember d. J.

Magdeburg, den 24. Oktober 1893. (2408)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 86. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 4. November 1893.

Inhalt:

Die Beschaffung preiswerther und gesunder Wohnungen für Eisenbahnarbeiter.

Von Regierungsrath **Schmoeckel** in Bromberg.

Auf dem Gebiete der Fürsorge für die arbeitenden Klassen hat sich seit einigen Jahren eine förmliche Litteratur gebildet, welche sich zum grossen Theil auch mit der Wohnungsfrage d. h. mit der Frage beschäftigt, wie einem augenscheinlich vorhandenen sozialen Nothstande abzuhelfen ist, indem es den Arbeitern und anderen kleinen Leuten möglich gemacht wird, sich für einen ihren Verhältnissen entsprechenden, also mässigen, Preis eine räumlich ausreichende und auch sonst gesunde Wohnung zu beschaffen und zu erhalten.

Von diesen mehr oder weniger theoretisch gehaltenen Ausführungen und Vorschlägen, wie sie z. B. in den „Schriften der Centralstelle für Arbeiter-Wohlfahrtseinrichtungen“ niedergelegt sind, weicht eine Ende 1892 erschienene — in Nr. 60 S. 582 d. Ztg. vom 5. August 1893 besprochene — Denkschrift des Fabrikanten Paul Lechler in Stuttgart insofern erheblich ab, als sie sich eine praktische Förderung der Wohnungsfrage allein vom Eintritt des Deutschen Reichs bezw. der Einzelregierungen in diese Bewegung verspricht.

Der bereits in 4 Auflagen und zwar in 8000 Exemplaren, verbreitete Aufsatz „Wohlfahrts-Einrichtungen über ganz Deutschland durch gemeinnützige Privatthätigkeit unter Reichsgarantie“ ist neuerdings durch den bekannten Sozialpolitiker Dr. Albert Schäffle in der von Max Harden herausgegebenen „Zukunft“ einer sehr wohlwollenden Kritik unterzogen worden.

Unter der Ueberschrift „Nationale Wohnungsreform unter Reichsgarantie“ wiederholt Schäffle die von Lechler erhobene Forderung, dass das Deutsche Reich unter Mitwirkung der Landesregierungen die Erbauung und Verwaltung preiswerther Arbeiterwohnungen zu organisiren und durch Uebernahme einer Zinsgarantie auch finanziell zu unterstützen habe. Die in der Allerhöchsten Botschaft, mit welcher der Reichstag vom 17. November 1881 eröffnet worden, den Arbeitern Deutschlands in Aussicht gestellten Wohlfahrts-Einrichtungen dürften, nachdem die noch dringlicheren Forderungen inzwischen befriedigt worden, auch die Wohnungen der Arbeiter umfassen; heisst es doch am Schluss ganz allgemein:

> „Der engere Anschluss an die realen Kräfte des Volkslebens und das Zusammenfassen der letzteren in der Form korporativer Genossenschaften unter staatlichem Schutz und staatlicher Fürsorge werden, wie Wir hoffen, die Lösung auch von Aufgaben möglich machen, denen die Staatsgewalt allein in gleichem Umfange nicht gewachsen sein würde. Immerhin aber wird auch auf diesem Wege das Ziel nicht ohne die Aufwendung erheblicher Mittel zu erreichen sein.“

Lechler nimmt als festgestellt an, dass die immer nur vereinzelt auftretende und noch wenig Erfolge aufweisende Vereins- und Privatthätigkeit einer so grossen Aufgabe wie der Erbauung von gesunden Arbeiterwohnungen in genügender Zahl nicht gewachsen ist und folgert daraus, dass der Staat im Anschluss an seine bereits bestehende Fürsorge für körper-

lich und wirthschaftlich Schwache nunmehr auch die Lösung der Arbeiter-Wohnungsfrage herbeiführen müsse.

Zu dem Zweck schlägt Lechler vor:

Auf reichsgesetzliche Anordnung organisiren die Landesregierungen für jeden Regierungsbezirk, für eine grössere Stadt oder für den Verband einiger wichtiger Kreise Wohlfahrtsämter, deren dem Handel, der Industrie, dem Gewerbe und dem Arbeiterstande entnommene Mitglieder im Verein mit einigen dazu kommittirten Staatsbeamten oder auch besonders bestellten Organen die Massenherstellung von Arbeiterwohnungen einleiten und planmässig durchführen. Die kreditweise Aufbringung der dazu erforderlichen Geldmittel ist nur durch eine seitens des Reichs zu leistende Bürgschaft für die prompte Verzinsung der auszugebenden Baupfandbriefe zu ermöglichen, welche, da die Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalten sich mit einem sehr kleinen Zinsfuss begnügen können und die Verwaltungskosten unter Vermeidung aller büreaukratischen Einrichtungen ganz gering sein müssen, voraussichtlich nur in seltenen Ausnahmefällen in Anspruch genommen werden würde.

In der Absicht, diesen Gedanken Lechler's näher zu entwickeln und zu begründen, aber auch schärfer zu präzisiren und mehrfach zu ergänzen, sucht Schäffle zunächst nachzuweisen, dass die Wohnungsreform von Reichswegen mindestens ebenso angezeigt ist, wie die allgemeine Herstellung nothdürftigen Unterhaltes für die Fälle der Erwerbsunfähigkeit durch Kranken-, Unfall- und Invaliditätsversicherung. Ebenso wie die Aufgabe des Hausarztes in der Familie, des Vereinsarztes gegenüber den Kassenmitgliedern nicht blos darin besteht, Krankheiten zu heilen, sondern auch sie zu verhüten, muss der Staat bemüht sein, der Krankheit und dem Siechthum vorzubeugen, indem er Einrichtungen schafft oder wenigstens unterstützt, welche der Gesundheit und Zufriedenheit der Volksmassen, der sittlichen Erziehung der Jugend und der moralischen Lebenshaltung der Erwachsenen Vortheil leisten sollen.

Freilich kann der Staat bei der Wohnungsreform nicht, wie bei der Arbeiterversicherung oder beim Arbeiterschutz, unbedingt mit Zwangsmaassregeln vorgehen. Denn abgesehen von den fehlenden Mitteln herrscht das Bedürfniss nach Wohnungsverbesserung allgemein, nicht blos in Arbeiterkreisen; andererseits befindet sich ein Theil der Arbeiter, wenn auch stellenweise nur ein geringer, bereits im Besitze ausreichender Wohnungen.[1]) Nicht den letzteren, auch nicht den von humanen und leistungsfähigen Arbeitgebern, sowie den von der privaten und der humanitären Vereinsthätigkeit noch zu erbauenden, sondern den in allzu grosser Zahl vorhandenen schlechten und dabei theuren Arbeiter-Miethswohnungen soll „von Amtswegen" so lange Konkurrenz gemacht werden, bis das Bedürfniss gedeckt und der vorhandene Nothstand beseitigt sein wird.

Unter der Aufsicht der Staatsregierung und unter Ausnutzung des Staatskredits sollen also Bezirkskommissionen (Lechler nennt sie Wohlfahrtsämter) aus Männern gebildet werden, welche Zeit und Lust, Ansehen und Vertrauen, praktische Erfahrungen und Kenntniss des Volkslebens in genügendem Maasse besitzen, um ehrenamtlich der Herstellung von Nationalwohnungen obzuliegen, deren möglichst geringe Kosten mit Hilfe eines billigen Kredits aufzubringen sind.

Als leitende Grundsätze werden folgende 12 Punkte angeführt:

1. Die Wohnungen sind für kleine Leute jeder Art, auf dem Lande wie in der Stadt bestimmt.
2. Die Herstellung ist nur auf dasjenige Bedürfniss gerichtet, welches weder durch Private und Arbeitgeber, noch durch Vereine und Gemeinden befriedigt wird.
3. Der käufliche Uebergang fertiggestellter Häuser ins Privateigenthum kleiner Leute ist zu erstreben; um die Häuserspekulation auszuschliessen, ist ein Vorkaufsrecht für die Bezirkskommission sicherzustellen.
4. Gewisse gesundheits- und sittenpolizeiliche Mindestanforderungen sind anzustreben und durchzuführen.
5. Um wohlfeil und praktisch bauen zu können, bedarf man der Zinsgarantie und der ehrenamtlichen Organisation.
6. Zum Zweck der Ersparniss und mit Rücksicht auf die geschäftlichen Konjunkturen soll die Durchführung nur schrittweise vor sich gehen und
7. ganz eingestellt werden, sobald anderweit gleich gute Wohnungen zu den gleichen oder noch niedrigeren Preisen angeboten werden.
8. Der Bau muss in demselben Maasse fortschreiten, wie die Deckung der Kosten (Verzinsung des Baukapitals, Reparaturen, Feuerversicherung, Abschreibungen, Verwaltung, Reservefonds für Fälle des Leerstehens usw.) durch die Miethszinsen gesichert wird.
9. Der Miethszins ist nicht nach dem Kostenpreise, sondern dem Gebrauchswerthe, also meistens höher, zu normiren, jedoch mit der Maassgabe, dass Steigerungen thunlichst ausgeschlossen bleiben.
10. Die Verwaltung der im Bezirke einer Kommission erbauten Wohnhäuser ist eine einheitliche, dergestalt, dass alle zusammen, nicht jedes für sich, die erforderliche Einnahme gewähren bezw. einen Verlust tragen.
11. Um dem erwerbslosen Miether das Verbleiben in seiner Wohnung zu erleichtern, empfiehlt sich die Rücklage eines Sparguthabens durch einen mässigen Zuschlag zum Miethszinse.
12. Durch Betheiligung an etwaigen Garantieverlusten würden die Landesregierungen auch finanziell mitinteressirt werden.

In einem besonderen Abschnitte sucht Schäffle nun die Durchführung der Wohnungsreform an der Hand der obigen Grundsätze im einzelnen klarzustellen.

Hier stossen wir auf eine Fülle von Gedanken, welche, zum Theil hingeworfen, zum Theil ausführlich begründet, ein werthvolles Material für denjenigen enthalten, welcher einen vollständigen Organisationsplan mit Rentabilitätsberechnung oder gar einen Gesetzentwurf nebst Motiven auszuarbeiten hätte.

Da dies nicht der Zweck dieses Aufsatzes ist, welcher lediglich die nach Lage der dermaligen Gesetzgebung im Einklang mit der bestehenden Gesellschaftsordnung möglichen Maassregeln schildern und im Anschluss daran einige praktische Vorschläge machen will, so möge nur noch erwähnt werden, dass in jedem Falle die Ausübung eines mittelbaren Zwanges — eine Art Enteignung — gegen die störrischen Inhaber schlechter Wohnungen geboten erscheint[2]), welche die lediglich auf die Besserung ihrer Lage gerichteten Bestrebungen und Unternehmungen mit Misstrauen betrachten.

Dieser Zwang würde in der strafferen Handhabung der Wohnungs-, Bau- und Sittenpolizei zu erblicken sein, durch welche die kleinen Leute aus den, wenn auch scheinbar billigen, so doch schlechten in die, wenn auch etwas theureren, so doch erheblich besseren Wohnungen zu lenken sein würden.[3])

Dazu ist es aber zunächst erforderlich, dass solche in ausreichendem Maasse vorhanden sind. Die Polizeibehörden sind genöthigt, so lange ein Auge zuzudrücken, als sie nicht in der Lage sind, den aus ihren Winkeln Vertriebenen geeignetere Behausungen zu bieten; sobald solche aber zur Verfügung stehen, werden sie nicht ermangeln dürfen, darauf zu achten, dass die durch die neue Wohlfahrts-Gesetzgebung vorgeschriebenen Mindestanforderungen im Wohnungswesen erfüllt werden. Auch die sonst noch mit solcher Aufsicht betrauten Organe der Staats- und Kommunalverwaltung, wie Armenpfleger, Bezirksvorsteher, Waisenräthe, Medizinalbeamte, Gewerberäthe usw. werden im Verein mit den Privat-Arbeitgebern unablässig darauf bedacht sein müssen, in ihrem Bereiche jeden zulässigen Druck auf diejenigen auszuüben,

---

[1]) Bekanntlich haben, besonders im westlichen Deutschland, verschiedene Grossindustrielle, allen voran Krupp in Essen, ihren ständigen Arbeitern längst Wohnungen erbaut und unter günstigen Bedingungen vermiethet. Näheres darüber findet man im Bd. II des in Nr. 73 S. 705 d. Ztg. vom 20/9. 1893 besprochenen Werkes von Post und Albrecht: „Musterstätten persönlicher Fürsorge von Arbeitgebern für ihre Geschäftsangehörigen". Berlin. 1893.

[2]) Nicht zum wenigsten aus diesem Grunde sind, wie die „Berliner Börsenzeitung" in ihrer Nr. 485 vom 16/9. 1893 näher ausführt, bereits zahlreiche Gesellschaften, welche sich in uneigennütziger Weise mit dem Bau von Arbeiterhäusern beschäftigten, genöthigt gewesen, ihre wenig erfolgreiche Thätigkeit wieder einzustellen.

[3]) Eine Analogie bietet das Einschreiten der Polizeibehörde im Falle der Nothwendigkeit baulicher Reparaturen an städtischen Gebäuden; § 37 ff. I, 8 A. L.-R.

welche durch die Macht der Gewohnheit oder aus ähnlichen Gründen in ihren dumpfen Räumen festgehalten werden.

Wenn erst der anfängliche Widerstand, welchen selbst kleinere Beamte einer in der Regel sehr preiswürdigen Dienstwohnung entgegenzusetzen pflegen, überwunden sein wird, dann wird den übrigen, sofern sie nicht wider ihren Willen glücklich gemacht werden, allmählich ganz von selbst klar werden, welche Vortheile ihnen ein sauberes Heim mit guter Luft und Licht gewährt.

Es ist bereits erwähnt, dass die staatliche Wohnungsreform der Privat- und Vereinsthätigkeit keine Konkurrenz machen, sie vielmehr beleben und unterstützen soll. Jedenfalls darf, da der Mangel an billigen und gesunden Wohnungen für Arbeiter in den grossen Städten und in den Industriegebieten immer grösser wird, nicht gewartet werden, bis etwa die Staatsregierung in der oben angegebenen oder in ähnlicher Weise einschreiten wird, sondern es ist an der Zeit, dass ungesäumt von Behörden, Korporationen, Arbeitgebern und wem sonst das Wohl der arbeitenden Klassen am Herzen liegt, alle diejenigen Bestrebungen und Pläne unterstützt werden, welche die Beschaffung der in Rede stehenden Wohnungen bezwecken.

Für die in Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter und Hilfsbeamten ist freilich, namentlich soweit der Eisenbahndienst in Frage kommt, von jeher nach Möglichkeit gesorgt worden. Ein grosser Theil der ständig beschäftigten Arbeiter, ein noch grösserer Theil der im Arbeiterverhältniss stehenden Hilfsbeamten, wie Hilfsbahnwärter und Hilfsweichensteller, wohnt längst für sehr mässigen Miethszins in Häusern, welche zu diesem Zweck von der Staatseisenbahn-Verwaltung, sowie von den früheren und noch bestehenden Privatbahnen erbaut oder eingerichtet und, soweit ein Bedürfniss oder, was noch mehr in Frage kam, die Mittel vorhanden waren, allmählich vermehrt worden sind.

Aber sowohl dies Bedürfniss, wie die Gelegenheit, verhältnissmässig wohlfeil zu bauen, ist naturgemäss mehr in kleinen Orten, namentlich auf der Strecke, die nicht überall mit Dörfern besetzt ist, hervorgetreten, als in den grösseren Städten, welche allmählich der Sammelplatz einer grossen Arbeiterschaar geworden, namentlich wenn in ihnen grössere Reparaturwerkstätten angelegt sind, welche bekanntlich ganz nach Art der Fabriken verwaltet werden. Gerade in solchen Orten, in welchen sich bis jetzt anscheinend wenig oder gar keine Wohnungen befinden, die den Betriebs- und Werkstattsarbeitern von den Eisenbahnverwaltungen vermiethet werden konnten, ist in der neuesten Zeit das Verlangen nach besseren Wohnungen unverkennbar hervorgetreten, so dass von allen Seiten die Gewährung staatlicher Mittel für die Erbauung solcher Wohnungen angeregt worden ist. Die gegenwärtige Finanzlage des Preussischen Staates gestattet aber die umfangreiche Verwendung solcher Mittel nicht; es muss schon grosse Noth geherrscht haben, wenn durch das Gesetz vom 6. Juni 1892 (G.-S. S. 111) unter III, 19 für die Errichtung von Wohnhäusern für Arbeiter der Eisenbahnverwaltung in Frankfurt a/M. die Summe von 230000 ℳ bereit gestellt worden ist.

So dankenswerth dieser Vorgang im Interesse eines Theiles der Frankfurter Eisenbahnarbeiter ist, bleibt es doch nur ein vereinzelter Fall gegenüber gleichen oder ähnlichen Zuständen, welche aus der Mehrzahl der grösseren Städte gemeldet werden.

Wenden wir uns z. B. aus dem sonnigen Süden nach dem Norden, nach Königsberg, so finden wir gerade hier ganz besonders ungünstige Wohnungsverhältnisse. Wie schon der Gewerbe-Aufsichtsbeamte für Ost- und Westpreussen in seinem Jahresbericht für 1891[4]) hervorhebt, „sind bei den hohen Preisen des Grund und Bodens innerhalb der Stadt Unternehmungen zum Bau von zweckmässigen Arbeiterwohnungen nur sehr schwierig einzuleiten. Ausserhalb der Festungswerke erschweren die ungünstigen Bodenverhältnisse und die Bestimmungen des Rayongesetzes die Entwickelung einer etwa nach dieser Richtung hin rege werdenden Baulust. Ausser den in Königsberg selbst beschäftigten kommen hier noch die in den Fabriken des Vorortes Ponarth, insbesondere die in der dortigen Eisenbahn-Hauptwerkstatt thätigen Arbeiter in Betracht, welche lieber in der Grossstadt wohnen, in welcher neben der Erziehung der Kinder die Beschaffung aller Haushaltungsbedürfnisse erleichtert und den Familienmitgliedern Gelegenheit geboten ist, zum Lebensunterhalte mit zu verdienen.

Gelegentlich einer am 12. Dezember 1892 zu Königsberg tagenden Versammlung der Bahn- und Kassenärzte des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Bromberg, in welcher an die letzteren die Aufforderung ergangen ist, bei der Behandlung kranker Arbeiter und ihrer Familienangehörigen auf die Nothwendigkeit einer gesunden Wohnung zur Wiederherstellung und Erhaltung der Gesundheit, sowie auf die Benutzung der zur Erlangung solcher Wohnungen sich bietenden Wege aufmerksam zu machen, hat ein Kassenarzt ungefähr folgendes berichtet:

Die Wohnungen der Werkstattsarbeiter, welche doch höher gelöhnt und daher anspruchsvoller sind, als die Bahnhofs- und Streckenarbeiter, befinden sich fast ausnahmslos in den niedrig gelegenen Stadttheilen, so dass kein Erdgeschoss als trocken bezeichnet werden kann, geschweige denn die Kellerwohnungen. Ohne Keller sind die Wohnungen nicht nur in alten Häusern, sondern auch in neuen. In einigen Strassen liegen die meisten Parterrewohnungen 0,5 m und mehr unter dem Strassenniveau und werden 1 bis 2 Mal im Jahre unter Wasser gesetzt.

Dem Rauminhalt nach dürfte kaum eine den hygienischen Anforderungen genügen. In alten Häusern hat die Familie häufig nur einen Raum, der als Wohn- und Schlafzimmer dient, während der Kochheerd im gemeinsamen Hausflur steht.

In den neuen Häusern (Kasernen) besteht die Wohnung gewöhnlich aus einer schmalen Entreeküche, einem Zimmer und dem „dunklen Kabinet“.

Das letztere, mit Betten angefüllt, kann nicht gelüftet werden, weil es nur einen niedrigen Eingang hat. In diesen Räumen, welche oft noch Schlafstellengänger beherbergen, hält sich die ganze Familie Tag und Nacht auf, kocht und wäscht usw.

Die Hausflure sind nicht selten halbdunkel und durch Aborte verpestet.

Dazu kommt, dass die Bauunternehmer das denkbar schlechteste Material verwenden, weil sie das Haus bald mit grossem Vortheil verkaufen. Die Wände sind früher mit Tapeten überklebt, als der Bau fertiggestellt ist.

Während 4 Werkstattsarbeiter für fiskalische Wohnungen 60, 75 und 125 ℳ zahlen, belaufen sich die von den übrigen 850 Eisenbahnarbeitern gezahlten Miethen vereinzelt auf 90, 108, 120—130, in den weitaus meisten Fällen aber höher bis zu 390 ℳ, im Durchschnitt 175 ℳ und in Prozenten des Arbeitsverdienstes 20—23.

In der Erkenntniss, dass solche Zustände schleuniger Abhilfe bedürften, dass man nicht warten und darauf rechnen dürfe, der Staat oder die Stadt werde die dazu erforderlichen Mittel bereit stellen, dass vielmehr die Selbsthilfe planmässig organisirt werden müsse, hat sich in Königsberg bereits eine gemeinnützige Aktien-Baugesellschaft gebildet, welche zunächst in verschiedenen Stadttheilen einige Häuser angekauft hat, die an untere Beamte, Handwerker, Arbeiter und Wittwen vermiethet worden sind. Ferner ist von der Ostpreussischen Synode eine Kommission unter dem Vorsitze des Generalsuperintendenten eingesetzt, welche sich mit Wohlfahrtseinrichtungen für die Arbeiter, insbesondere mit der Wohnungsfrage, beschäftigt.

[4]) „Amtliche Mittheilungen aus den Jahresberichten der mit der Beaufsichtigung der Fabriken betrauten Beamten.“ XVI. Jahrgang S. 249.

(Fortsetzung folgt.)

Zur Schaffung eines neuen Lokalbahn-Gesetzes in Oesterreich.

In der Nr. 78 S. 741 d. Ztg. haben wir kurz die durch den Verband der Oesterreichischen Lokalbahnen dem K. K. Handelsministerium erstatteten Ansichten und Vorschläge in betreff des neuen Lokalbahn-Gesetzes mitgetheilt.

Auch der Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens hat auf Einladung des Handelsministeriums demselben Anträge in betreff der neu zu erlassenden Gesetzesvorlage über Lokalbahnen unterbreitet und zwar in Form eines Gesetzentwurfs, welcher im I. Abschnitt die „Lokal-Eisenbahnen" und im II. Abschnitt die „Bahnen unterster Ordnung (Tertiärbahnen)" behandelt und eine Begründung dieses Gesetzentwurfs formulirt.

Sehr bemerkenswerth ist der Inhalt dieser Eingabe, welche in klarer Darstellung die Ursachen schildert, welche der gedeihlichen Entwickelung des Lokal- und Strassenbahnwesens hemmend entgegenstehen und darin gipfeln, dass die bisher hergestellten Lokalbahnen grösstentheils eigentlich Nebenbahnen sind und nicht jenes Ausmaass der zulässigen Erleichterungen in Bezug auf ökonomischere bauliche Gestaltung, einfachere Betriebsführung und Beweglichkeit in den Tarifmaassnahmen geniessen, um prosperiren zu können.

Ferner resümirt die beregte Eingabe auch jene Momente, welche einer ausgedehnten Verbreitung der Strassenbahnen, welche dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr dienen und gleichfalls unter die Lokalbahnen einzureihen wären, hindern und daher die Festsetzung gesetzlicher Bestimmungen unumgänglich fordern, die eine Entwickelung dieser Verkehrsmittel ermöglichen.

Tertiärbahnen jeder Art, welche nicht dem öffentlichen Verkehr dienen und mit animalischer oder Maschinenkraft betrieben werden, sowie Strassenbahnen (Tramways) sollen den Bestimmungen des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 nicht unterliegen, sondern es wären diesen Verkehrsanstalten die grösste Freiheit in Bezug auf Bau und Betrieb einzuräumen und für deren Verhältnisse die allgemeinen Gewerbe-, Bau- und Polizeivorschriften in Anwendung zu bringen.

Weiter spricht sich der Verein für die Errichtung einer besonderen Abtheilung für Bahnen untergeordneter Bedeutung aus, ferner für die Nothwendigkeit einer eingehenden Revision der Enteignungsgesetze vom 18. Februar 1878, der Vorschriften für den Betrieb auf Lokalbahnen vom 1. August 1883, sowie jener für die Verfassung und kommissionelle Behandlung der Projekte für Lokal- und Schleppbahnen und endlich für die Auflassung aller jener Normen, welche in den Rahmen dieser Bahnen nicht mehr passen und auch deren Rentabilität und Beweglichkeit wesentlich beeinträchtigen.

Als wesentlichste Bestimmungen, welche in dem 30 Artikel umfassenden Gesetzentwurf enthalten sind, heben wir folgende hervor:

thunlichste Erleichterungen in Bezug auf Bauherstellungen und Ausrüstungen in provisorisch einfachster Weise ausgeführt; freie Wahl der vier zulässigen Spurweiten: 1,435, 1,000, 0,760 und 0,600 m unter Genehmigung des Handelsministeriums;

Enthebung von der Verpflichtung der unentgeltlichen Fahr- und Briefpostbeförderung;

Erleichterungen und Vereinfachung des Tarifwesens, unbeschränkte freie Feststellung der Personenfahrpreise und der Gütertarife insolange sich das Anlagekapital nicht zu 5 % verzinst;

nicht nur Befreiung von den nach den Bestimmungen des bisherigen Lokalbahn-Gesetzes fortgefallenen Stempeln, Gebühren und Steuern, sondern auch Befreiung von der Entrichtung des Gebührenäquivalents, der Gebühren und Taxen für den Heimfallsakt und bei Benutzung des Staatstelegraphen und des Telephons, Enthebung der Beitragsleistung zu Land- und Wasser-Konkurrenzbauten und der Staatsaufsichtsgebühr sowie sonstigen Kommissionsspesen;

Ueberlassung von Fahrbetriebsmitteln, Verbrauchsmaterialien und Inventargegenständen gegen Vergütung der Selbst- bezw. Anschaffungskosten, Zuweisung von Personal gegen Rückerstattung der Bezüge;

Zuweisung der Ersparnisse durch die Benutzung der Bahn bei der Postbeförderung, der Erhaltung der Reichsstrassen, Flussregulirungen, Bewirthschaftung der Staats- und Forstdomänen, der Montanwerke in Form jährlich zu leistender Zuschüsse;

Zulassung der Mitbenutzung von Bahnstrecken, insoweit dieselben nicht zu Konkurrenzzwecken ausgenutzt werden;

Bestimmungen für die Einlösung erst nach Ablauf von 30 Jahren vom Tage der Konzessionsverleihung, Zulässigkeit für den Fall der früheren Einlösung auf Grund besonderer Zuschläge nach einer bestimmten Vergütungsskala;

Ermächtigung zur Ausgabe von 4 % Prioritätsobligationen bis zur Höhe von 2/3 des Anlagekapitals bei vorhandener Sicherstellung der Verzinsung;

Bestimmungen über die Benutzung von Strassen und Fahrwegen, Anwendung des Enteignungsrechts für den Fall, wenn die zur Erhaltung der Strassen Verpflichteten die Zustimmung verweigern und die Gemeinnützigkeit des Unternehmens anerkannt und ausgesprochen ist;

ferner die Uebernahme der Erhaltungskosten für den benutzten Strassentheil, jedoch nur insoweit es die Erhaltung der Geleise, der mitbenutzten Kunstbauten und die Aufrechthaltung des Betriebs erfordert;

Ausdehnung der vorstehenden Bestimmungen auf Bahnen unterster Ordnung (Tertiärbahnen) und Tramways, welche dem öffentlichen regelmässigen, unbeschränkten oder beschränkten Personen- und Güterverkehr oder nur einem derselben zu dienen bestimmt sind und mit Dampflokomotiven oder anderen mechanischen Motoren betrieben werden;

Tariffreiheit bei gleichmässiger Behandlung aller Verfrachter ohne Beschränkung hinsichlich der Güterklassifikation und der gemeinsamen Transportbestimmungen;

Zulässigkeit der Erwerbung der Tertiärbahnen nach Ablauf von 20 Jahren und bei früherer Einlösung Festsetzung eines skalamässig fixirten Zuschlags zur durchschnittlichen Jahresrente;

endlich Ausschliessung jener Tertiärbahnen, welche dem öffentlichen Verkehr nicht dienen, mit animalischer oder Maschinenkraft betrieben werden, sowie Strassenbahnen (Tramways) mit animalischer Kraft und Besorgung des Personenverkehrs im Ortsverkehre, von den Bestimmungen des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes, der Eisenbahn-Betriebsordnung und der sonstigen Gesetze, indem für diese Verkehrsmittel die allgemeinen Gewerbe-, Bau- und Polizeivorschriften zu gelten haben.

Der eben besprochene Gesetzentwurf bietet seinem Inhalt nach einen sehr schätzenswerthen Beitrag zur Fachlitteratur und dürfte wohl an kompetenter Stelle entsprechende Würdigung finden.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind die nachbezeichneten Strecken:

1. die am 1. d. Mts. eröffnete Strecke Bockhorn-Grabstede, 2,89 km,
2. die voraussichtlich am 1. Dezember d. J. zur Eröffnung gelangende Strecke Borgstede-Bockhorn, 7,00 km, der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen;
3. die gleichfalls voraussichtlich am 1. Dezember d. J. zur Eröffnung gelangende Strecke Ohligs-Hilden, 7,2 km, der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld und
4. die am 26. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene Reichenau a. K.-Solnitzer Lokalbahn, 15,382 km, der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn

vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3581 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Auslegung der Bestimmungen in § 2 der Anlage I des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 3583 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 3633 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Tarifbestimmungen über die Beförderung von Sonderzügen (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 3642 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 3662 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 3707 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verwaltungsangelegenheiten (abgesandt am 1. d. Mts.).

Berichtigung. Das in Nr. 84 S. 796 d. Ztg. erwähnte Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung Nr. 3495 vom 20. Oktober d. J. ist nicht an sämmtliche Vereinsverwaltungen, sondern nur an diejenigen Vereinsverwaltungen abgesandt worden, welche in dem 2. Entwurfe der „Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen" aufgeführt sind.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Herbstsession des Oesterreichischen Staatseisenbahnrathes.

Derselbe bewältigte nach Vorberathung des überreichen Materials in den Komitees die ihm gestellten Aufgaben in 2 Plenarsitzungen unter dem Vorsitze des Präsidenten Dr. von Bilinski. Dem offiziellen Berichte über die Verhandlungen ist folgendes zu entnehmen:

Zunächst referirte Dr. Heilsberg über die allgemeinen Angelegenheiten. Gegenüber dem Wunsche, dass die für das Jahr 1894 in Aussicht genommenen Anlagen des Prager Bahnhofes in diesem Jahre auch zur Ausführung gelangen, damit im Jahre 1895 der Bau des Aufnahmegebäudes vollendet werden könne, machte der Präsident Sektionschef Dr. von Bilinski darauf aufmerksam, dass es vom betriebstechnischen Standpunkte nicht gut angehe, dort, wo ein grosser Verkehr ist, wie dies in Prag der Fall, auf verschiedenen Punkten gleichzeitig zu bauen. Es bestehe die Absicht, auf den tunnellirten Perrons kleine Restaurationen zu errichten, wodurch es möglich sein wird, das Aufnahmegebäude zu entlasten. Hierauf gelangten die Mittheilungen, betreffend die Fahrordnung und den Personentarif, zur Verhandlung. Es wurde beschlossen, die Generaldirektion zu ersuchen, ab 1. Januar 1894 eine Ermässigung der Theilstreckenkarten eintreten zu lassen und solche schon für Entfernungen von 25 km auszugeben. Der vom Generalmajor Ritter von Guttenberg gestellte Antrag, wonach der gegenwärtig um 3 Uhr 40 Minuten Nachmittags von Wien nach Oderberg verkehrende Schnellzug bis Krakau verlängert werden solle, wurde angenommen. Bei der Berathung über den Sommerfahrplan 1894 machte der Referent Ritter von Lindheim die Mittheilung, dass während des nächsten Sommers die Einrichtung eines neuen Luxuszuges zwischen Wien-Ostende, bezw. London in Aussicht genommen ist. Die Fahrtdauer Wien-London wird etwa 30½ Stunden und in der Gegenrichtung etwa 30 Stunden betragen. In Wien sollen diese Züge Anschluss an die Orient-Expresszüge nach und von Konstantinopel über Budapest-Belgrad und Bukarest erhalten. Im Falle des Zustandekommens dieser projektirten Zugverbindung wäre die dauernde Ueberleitung und Erhaltung des Englisch-Orientalischen Verkehrs über die Passauer Route und damit auch über Wien gesichert. Der Entwurf der Sommerfahrordnung für das Jahr 1894 wurde sodann genehmigt. Die Mittheilungen des Handelsministeriums über das Ergebniss der Direktorenkonferenz, betreffend die Beschwerden gegen das neue Betriebsreglement, wurden mit dem Wunsche zur Kenntniss genommen, dass die Beschlüsse betreffs jener Beschwerdepunkte, deren Berücksichtigung von den Eisenbahnverwaltungen zugestanden wurde, auch ungesäumt zur Durchführung gelangen mögen; ferner wird beschlossen, behufs Ueberprüfung der zum internen Betriebsreglement erlassenen Zusatzbestimmungen und des internen Betriebsreglements selbst, soweit sich einzelne Punkte desselben als eine Abweichung oder Ergänzung des Berner Internationalen Uebereinkommens darstellen, möglichst bald eine Enquete einzuberufen, an welcher sowohl Vertreter der Eisenbahnen, als auch Vertreter der Transportgeber theilzunehmen hätten. Rücksichtlich der abzuhaltenden Enquete für die Vorberathung der bevorstehenden allgemeinen Revision des Berner Internationalen Uebereinkommens spricht der Staatseisenbahnrath die Erwartung aus, dass das Handelsministerium auf eine Vertretung aus der Mitte des Staatseisenbahnrathes in keinem Falle verzichten werde.

Hierauf gelangte der Komiteeantrag zur Besprechung, die Regierung möge auf die Buschtêhrader Eisenbahn einwirken, dem Falkenauer Bergbau Frachtbegünstigungen zu bewilligen, event., dass diese Refaktien und Sonderbegünstigungen nach Ablauf ihrer ersten Dauer durch allgemein gültige Tarife ersetzt werden, welche in ihrer Gesammthöhe den heutigen Satz, der sich nach Abzug der bestehenden Refaktie ergibt, nicht übersteigen. Nachdem vom Regierungsvertreter Freiherrn von Buschman an der Hand eines reichen Materials auf die steigende Produktion des Falkenauer Reviers hingewiesen wurde, gelangte der Komiteeantrag zur Annahme. Zu den Mittheilungen über die aus Anlass der Futternoth gewährten Frachtermässigungen wurde namens der landwirthschaftlichen Korporationen dem Handelsministerium sowie der Staatseisenbahn-Verwaltung für ihr rasches Eingreifen Dank und Anerkennung ausgesprochen.

Ferner machte die Regierung über den Stand der Triester Eisenbahnfrage folgende Mittheilungen:

1. Rücksichtlich der Linie Klagenfurt-Krainburg (Karawankenbahn) wurden die Projekte für die seitens der betheiligten Landesvertretungen und Bauinteressenten in erster Linie angestrebten Zufahrtsstrecken Klagenfurt-Kirschenthauer und Krainburg-Neumarkt im Sommer des laufenden Jahres fertiggestellt und der Trassenrevision zugeführt.

2. Für beide Varianten der Tauernbahn (Sachsenburg-Gastein-Schwarzach und Spital-Gmünd-St. Michael-Eben) wurden die Terrainaufnahmen und sonstigen Feldarbeiten nahezu vollständig durchgeführt und auch die geognostische Durchführung der hierbei in Betracht kommenden Gebiete eingeleitet. Es wird nunmehr an die Aufstellung der bezüglichen Projekte geschritten werden, welche voraussichtlich im Laufe des nächsten Jahres zu Ende geführt werden dürfte.

3. Die Arbeiten für die Linie Bischofslacken-Divacca wurden fortgesetzt, das bezügliche Projekt konnte jedoch infolge der Inanspruchnahme des technischen Personals für andere dringende Projektarbeiten bisher noch nicht zum Abschlusse gebracht werden.

Speziell über die Tauernbahn erklärte Ministerialrath Wrba: Bei den bezüglich der beiden Varianten dieser Bahn gepflogenen Projektstudien wurde naturgemäss auch die Eventualität der Ausführung nach dem gemischten (Adhäsions- und Zahnstangen-) Betriebssystem in Erwägung gezogen. Hierbei hat sich gezeigt, dass bei der sogen. Gasteiner Linie die Anwendung des gedachten Betriebssystems keine ausschlaggebende Herabminderung der Anlagekosten ermöglichen würde, dass dagegen bei der sogen. Radstatter Linie allerdings mehrfache Momente für die Wahl des gemischten Betriebes sprechen würden. Unter allen Umständen würden jedoch für die Tauernbahn nur solche Steigungsverhältnisse angewendet werden, dass auch bei gemischtem Betriebe die volle Leistungsfähigkeit der Bahn gewährleistet erscheint.

Ueber die vorgebrachte Beschwerde, betreffend den mangelhaften Zustand der Restaurationslokalitäten auf den Bahnhöfen, bemerkt der Vorsitzende, dass, insofern man auch die Staatsbahnen im Auge habe, die Generaldirektion es dankbar begrüssen werde, wenn das Publikum etwa vorkommende Unzukömmlichkeiten zur Kenntniss der kompetenten Behörden bringen wollte. Leider aber zeige die Erfahrung, dass das Publikum die hiermit verbundenen Unbequemlichkeiten scheue.

Mit den üblichen und verdienten Dankesworten an die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes schloss dessen diesjährige Herbstsession.

Die Mühlenenquête in Wien.

Dieser von mehreren Bahnverwaltungen und zahlreichen Korporationen beschickten Enquête waren folgende Fragen zur Beantwortung vorgelegt: Gegen welche Einrichtungen der Eisenbahnen (Tarife, Beförderungsbedingungen) richten sich die Beschwerden der Mühlenindustrie und in welchem Wege wird die Abhilfe erstrebt? Welche bahntarifarischen Maassnahmen werden in Vorschlag gebracht? Wird es für wünschenswerth erachtet, an der ungleichen Tarifirung zwischen Getreide und Mahlprodukte in der Weise festzuhalten, dass für Mahlprodukte höhere Tarife als für Getreide eingehoben werden? Erscheinen Spezialbegünstigungen für einzelne Mühlen oder kleinere Gruppen von Mühlen zulässig oder nothwendig, eventuell unter welchen Bedingungen?

In der Generaldebatte wurden die ausserordentlichen Begünstigungen, welche die Ungarischen Mühlen von seiten ihrer Regierung geniessen, besprochen und beklagt, dass man sich in Oesterreich noch nicht zu ausserordentlichen Maassnahmen zu entschliessen vermochte und wurde in dieser Beziehung ein warmer Appell an die Regierung, sowie an die Eisenbahnen gerichtet. Es wurde hierauf die ungünstige Lage der Böhmischen Mühlenindustrie und die Nothwendigkeit des Schutzes der Mühlenindustrie wegen ihres innigen Zusammenhanges mit der Landwirthschaft auseinandergesetzt und schliesslich gegen die von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Prag eingeräumten, hauptsächlich den Ungarischen Müllern zufallenden Lagerbegünstigungen Stellung genommen.

Aus der hierauf folgenden Diskussion der obigen Fragen zeigte sich, wie der Vorsitzende, Sektionschef Dr. v. Wittek, hervorhob, dass 4 Interessengruppen zu unterscheiden sind: Galizien und die Bukowina; Böhmen, Westmähren, Oberösterreich, Salzburg, Tirol und Vorarlberg; Wien mit den an der

Ungarischen Grenze gelegenen Mühlen Niederösterreichs und Mährens; endlich das Küstenland.

Das Resultat der mehrtägigen Berathungen war die Annahme folgender Kompromissanträge: 1. es soll der Staffeltarif und der Verbandstarif im Oesterreichisch-Ungarischen und im Oesterreichischen Eisenbahnverkehre aufgehoben und ein einheitlicher Kilometer-Verbandstarif unter gleichzeitiger Umarbeitung der Verbandstarife sowohl auf den Staatsbahnen, als auch auf den Privatbahnen mit nur einmaliger Einhebung einer Manipulationsgebühr eingeführt werden; 2. gleichzeitig sind die Tarife der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft mit den Eisenbahntarifen in Einklang zu bringen; 3. sollen keine wie immer gearteten Refaktien für Mahlprodukte im Inlandsverkehre gewährt und alle Mühlen im Oesterreichisch-Ungarischen und Oesterreichischen Inlandsverkehre gleichgestellt werden; 4. alle Freilager für Mahlprodukte, sowie alle Reexpeditionsbegünstigungen sollen aufgehoben und der Lagerzins für Mahlprodukte in Hinkunft reglementsmässig berechnet werden; 5. bedeute es eine unerlässliche Existenzbedingung für die Oesterreichische Mühlenindustrie, bei der nächsten Erneuerung des Zoll- und Handelsbündnisses mit Ungarn die Zollrestitution für aus importirtem fremdländischen Getreide erzeugtes Mehl gänzlich aufzuheben; 6. bezüglich der im Prinzip beschlossenen Deklassifikation zwischen Getreide- und Mehltarifen sei eine Disparität von 15 % im freien Uebereinkommen durchzusetzen, in der Art, dass Getreide um 15 pCt. billiger zu verfrachten sei, als Mehl; gleichzeitig sei die Einreihung der Kleie in Klasse C, Tarif II, in Antrag zu bringen.

Die Verhandlungen der Regierung mit der Buschtêhrader Bahn über die Konversion der 5 % Silberprioritäten.

Dieselben haben zu einer vollen Verständigung geführt. Die Gesellschaft konvertirt ihre 5 % Silberprioritäts-Anleihen, Emissionen 1868, 1871 und 1872, sowie ihre 4,5 % Markanleihe vom Jahre 1882 in 4 % Silberprioritäten. In dem zu emittirenden Gesammtbetrage der neuen Anleihe ist auch jene Summe enthalten, welche zur Deckung des Investitionsbedarfes für eine längere Reihe von Jahren erforderlich ist. Dieser erwächst aus der Legung des zweiten Geleises auf den Hauptlinien der Gesellschaft, aus der Durchführung von Bahnhofserweiterungen, sowie aus den durch die Steigerung des Verkehrs nothwendig werdenden Anschaffungen von Fahrbetriebsmitteln. Da es sich um die Schaffung eines Investitionsfonds für eine grössere Anzahl von Jahren handelt, so ist die Gesammtsumme der zu emittirenden neuen Konversions- und Investitionsanleihe mit 70 Millionen Gulden festgestellt worden. Die Begebung der Investitionsanleihe soll indessen nur successive und nach Maassgabe des Bedarfes erfolgen und mit der Begebung derselben vor dem Jahre 1895 nicht begonnen werden. Da die Konversion nur eine freiwillige sein kann, so liegt der wesentlichste Theil der erzielten Ersparniss in der gleichmässigen Vertheilung der Amortisation auf die ganze Konzessionsdauer. Nach dem gegenwärtigen Amortisationsplane sind nämlich die ersten 2 Emissionen bis 1922, die 3. Emission bis 1924 und die Goldprioritäten bis 1946 zu tilgen, während die Konzession für die Linie Prag-Hostiwitz und für Kladno-Kralup im Jahre 1947, für die übrigen Linien im Jahre 1963 und für die Linie Krupa-Kolleschowitz erst 1972 abläuft. Die Gesellschaft erklärt sich bereit, an der Kapitalsbeschaffung für die Lokalbahn Schlaggenwald-Joachimsthal sich zu betheiligen, sowie gegenüber den anschliessenden Lokalbahnen das thunlichste Entgegenkommen zu bethätigen. Die Vereinbarung bedarf zu ihrer Perfektionirung noch der Genehmigung des Handels- und Finanzministers, sowie der Annahme seitens des Verwaltungsraths. Dieser ist von der am 16. Mai 1891 abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre ermächtigt worden, „alles Erforderliche für die genannten Zwecke zu veranlassen und falls von der Regierung Forderungen welcher Art immer gestellt werden sollten, mit ihr bezüglich derselben endgültige Vereinbarungen zu treffen.“

Die Verstaatlichung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn.

Diese letzte der nothleidend gewesenen Privatbahnen geht nun auch der Verstaatlichung entgegen. Die Verhandlungen hierüber mit der Regierung sind so gut wie abgeschlossen. Dem Vernehmen nach wird den Prioritätenbesitzern für ihre 5 % Obligationen eine 4 % Rente in Eisenbahn-Schuldverschreibungen mit Kupons vom 1. Januar 1894 gewährt, während die Aktionäre für jede Aktie ein Kapital von 10 fl. (es gibt im ganzen 62 000 Aktien à 200 fl. Nominale) in den gleichen 4 % Staats-Schuldverschreibungen erhalten. Infolge dessen hat sich der Verwaltungsrath mit dem Kurator verständigt, die Beschlussfassung bezüglich der Hinausgabe neuer Kuponsbogen und bezüglich einer sonst am 1. November üblich gewesenen Zinsenzahlung zu vertagen.

Zugverspätungen im Monat September d. J.

In jenem Monate kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 393; bei den Personenzügen über 20 Minuten 657; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 102; im ganzen 1 152. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und aussergewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, Hindernisse auf der Bahn, falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen, mangelhaften Zustand der Bahn, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 88.

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Monat September d. J.

In diesem Monate haben vereinnahmt (der Unterschied gegen das Vorjahr ist durch ± ausgedrückt):

a) die Ungarischen Staatseisenbahnen . . . . . 7 280 000 fl.
für 1 km 972 fl. (+ 93 635 fl., für 1 km + 12 fl.),
b) die übrigen Haupt- bezw. Privatbahnen . . . 1 257 656 „
für 1 km 898 fl. (+ 92 687 fl., für 1 km + 66 fl.),
c) alle Lokalbahnen zusammen . . . . 772 134 „
für 1 km 224 fl. (+ 109 280 fl., für 1 km + 24 fl.).
sämmtliche vorstehend bezeichneten Bahnen . 9 309 790 fl.
für 1 km 758 fl. (+ 295 602 fl., für 1 km + 15 fl.).

In den ersten 9 Monaten d. J. haben diese Bahnen vereinnahmt:

a) 56 108 883 fl. (+ 2 359 731 fl.), für 1 km 7 495 fl. (+ 314 fl.)
b) 9 953 476 „ (+ 157 507 „), „ 1 „ 7 110 „ (+ 113 „)
c) 5 806 862 „ (+ 784 817 „), „ 1 „ 1 694 „ (+ 163 „)
zus. 71 869 221 fl. (+ 3 302 055 fl.).

Die kilometrischen Einnahmen sämmtlicher Ungarischen Eisenbahnen beziffern sich für die ersten 9 Monate d. J. auf 5 864 fl., d. i. + 195 fl. gegen das Vorjahr.

Der Wagenmangel.

Gegenüber den wie gewöhnlich zur Herbstzeit bezüglich der Getreide- und Kohlentransporte laut werdenden Klagen gibt die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen bekannt, dass am 20. Oktober d. J. dieselbe über 2 768 gedeckte und 1 969 offene Wagen verfügt hat, dass an jenem Tage nur 2 250 Wagenladungen von Getreide in allen ihren Stationen lagerten und dass durchschnittlich auf den Stationen dieser Bahn jeden Tag 1 000—1 200 Wagen Getreide abgefertigt werden. Da diese Abfertigungen streng nach der Zeit ihrer Aufgabe erfolgen, so kann es leicht geschehen, dass leere Wagen eine Station, wo später aufgegebenes Getreide lagert, durchfahren, um in weiteren Stationen, wo sich früher aufgegebenes Getreide befindet, die Verladung zu effektuiren. Auch von mehreren Oesterreichischen Bahnen wird verlautbart, dass wegen aussergewöhnlichen Güterandranges bis auf weiteres Güter in allen für die Güteraufnahme eingerichteten Stationen nur zur einstweiligen Verwahrung bis zur möglichen Beförderung im Sinne des § 55 des Betriebsreglements übernommen werden, soweit die Räumlichkeiten dies gestatten.

Bahneröffnungen.

Die Lokalbahn Szentes-Hódmezövásárhely wurde am 22. Oktober d. J. eröffnet. Bis auf die Station Hódmezövásárhely-Volksgarten, welche blos für den Personenverkehr eingerichtet ist, sind die übrigen Stationen, deren Namen noch nicht publizirt wurden und die wir daher nachtragen werden, für den Gesammtverkehr eingerichtet.

Am 26. Oktober d. J. wurde die Lokalbahn Reichenau a/K.-Solnitz, deren Betrieb die Oesterreichische Nordwestbahn besorgt, mit den beiden Stationen Reichenau a. d. Knezna und Solnitz dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Erweiterung der Betriebsbefugnisse einer Haltestelle.

Am 1. d. Mts. wurde die zwischen den Stationen Gänserndorf und Marchegg gelegene Halte- und Ladestelle Oberweiden der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Aufgabe von Rüben uud die Abgabe von Rübenschnitten in ganzen Wagenladungen eröffnet.

Südbahn: Namensänderung einer Station.

Der Name der Station Ritzdorf, an der Lokalbahn Cilli-Wöllan gelegen, ist in „Ritzdorf a. d. Pack“ abgeändert worden.

Personalnachrichten.

Dem Ministerialrath und Präsidialvorstande im Oesterreichischen Handelsministerium Dr. Ernst v. Koerber wurde der Titel und Charakter eines Sektionschefs verliehen. Der-

selbe führt die Agenden der handelspolitischen Sektion des Handelsministeriums.

Der Generaldirektions-Rath und Präsident des Klubs der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten, Hofrath Dr. Franz Liharzik, feierte sein 25jähriges Dienstjubiläum. Sowohl von den Beamten der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen als von den Mitgliedern des Klubs wurden ihm die herzlichsten Ovationen dargebracht, welche der Jubilar auch wegen seiner rastlosen Thätigkeit in der Förderung der Interessen beider und wegen seiner gewinnenden Liebenswürdigkeit im geschäftlichen wie im ausserdienstlichen Umgange in hohem Grade verdient. Möge er bei seiner Jugendfrische noch viele Jubiläen erleben!

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die schwere Krise, von welcher die Oesterreichische Reichshälfte heimgesucht wurde und zunächst zur Demission des Kabinets Taaffe führte, dürfte bald ihre Lösung finden. Die Aufhebung der Sherman-Bill, der neuerliche Sturz der Italienischen Werthe und die Gerüchte über die Aufhebung des Futter-Ausfuhrverbotes führten Schwankungen an der Börse herbei. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2875), Nordwestbahn (213.50) und Staatsbahn (302,50) notirten etwas höher, während Elbethalbahn (2:6,50) und Südbahn (102), besonders aber Graz-Köflacher Bahn (246) ermatteten, letztere, weil nur das kleine Plus von 4000 fl. in der Einnahme der drei Quartale dieses Jahres gegen das Vorjahr ausgewiesen ist. Gesucht waren die Aktien der Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft (94), weil dieselbe fast ihren ganzen Park der Warschau-Wiener und den Ungarischen Staatsbahnen vermiethet hat.

Aus Russland.

Das Russische Eisenbahnnetz am 1. Januar d. J.

Offiziellen Daten zufolge betrug am 1. Januar d. J. die Länge der dem öffentlichen Verkehr übergebenen Eisenbahnen des Russischen Reiches 30983 Werst; davon kamen auf das Europäische Russland 27814 Werst, auf Finnland 1826 Werst und auf das Asiatische Russland 1343 Werst. Die Staatsbahnen hatten 13481 Werst, die privaten 17502 Werst. An rollendem Material waren vorhanden: 6933 Lokomotiven, 7759 Passagier-, 145611 Waaren- und 239 Postwagen; in den Passagierwagen waren 284892 Plätze, die Waarenwagen konnten 90605037 Pud tragen. An Wasserkommunikationen gibt es in Russland, mit Ausschluss Finnlands und des Kaukasus: 604 Flüsse, 31 Kanäle und 50 Seen, die Flössen und Schiffen zugänglich sind. Die Flüsse haben eine Ausdehnung von 96555 Werst, die Kanäle von 754 Werst und die Seen — nach den hauptsächlichsten Schifffahrtslinien — von 738 Werst. Im ganzen sind das 98047 Werst, von denen 33716 Werst mit Schiffen, 30044 Werst nur mit Flössen und 30287 Werst gar nicht befahren werden können. Thatsächlich haben die Wasserkommunikationen also eine Ausdehnung von 67760 Werst, worunter sich 1733 Werst künstlicher Verbindungen befinden, d. h. Kanäle und Schleusen. 20500 Werst der schiffbaren Kommunikationen haben Dampferverkehr.

Gewährung ärztlicher Hilfe auf den Eisenbahnen.

Vom Ministerium der Verkehrsanstalten ist ein neues Normalstatut über die Gewährung ärztlicher Hilfe auf den Eisenbahnen bestätigt und herausgegeben. Das Recht auf kostenfreie ärztliche Behandlung haben alle, die bei Katastrophen zu Schaden gekommen sind, ferner alle Beamten, Handwerker und Arbeiter der Bahn mit ihren Familien. Die bei Katastrophen Verletzten werden bis zu ihrer Genesung unentgeltlich behandelt, die übrigen Kranken 2 Monate lang, doch kann diese Frist auf Verfügung des Oberarztes verlängert werden. Erkrankt ein Passagier während der Fahrt, sodass er nicht weiter befördert werden kann, so ruft der Chef der nächsten Station einen Arzt zur ersten Hilfeleistung herbei und schickt den Kranken dann ins nächste Hospital. — Ferner hat das Ministerium auch für die nächste Zeit eine Vermehrung der Hospitäler an der Eisenbahnlinie in Aussicht genommen.

Bei den Besiedelungsverhältnissen Russlands ist namentlich die letztere Maassregel von grosser Bedeutung, denn von solchen Hospitälern, die von den Eisenbahnen eingerichtet und verwaltet werden, lässt sich immerhin eine vollständigere und den Ansprüchen der Gegenwart mehr entsprechende Ausstattung mit allem Erforderlichen erwarten, als von einem Hospital irgend eines Dorfes oder einer kleinen Stadt geleistet werden kann.

Verstärkung der Transportfähigkeit der Oesterreichisch-Russischen Grenzstationen.

Die Oesterreichisch-Russische Konferenz, die zur Berathung über die Verstärkung der Transportfähigkeit der Grenzeisenbahnstationen Radziwilow und Woloczysk Russischerseits und Brody und Podwoloczyska Oesterreichischerseits einberufen war, hat jetzt ihr Ende gefunden; alle Fragen sind einhellig erledigt worden; es ist für möglich befunden, den Oesterreichischen Bahnen auf jeder der beiden Oesterreichischen Grenzstationen in je 24 Stunden bis 500 Wagen Getreide zu übergeben.

Einheitliche Gestaltung der Tarife.

Das Russische Finanzministerium arbeitet fleissig und mit grosser Energie an der Umgestaltung und namentlich an der einheitlichen Gestaltung der Tarife: so ist mit dem 1. d. Mts. der neue Tarif für die Beförderung von Waaren als Eil- und Frachtgut im direkten Verkehr der Eisenbahnen I. und II. Gruppe in Kraft getreten. Bisher waren die Eisenbahnen in tariflicher Hinsicht in 3 Gruppen getheilt, und die Wege jeder Gruppe wandten im direkten Verkehr unter einander ihre besonderen Tarife an, die auf besonderen Gruppen aufgebaut waren; ausserdem gehörten für den Waarenverkehr so wichtige Bahnen wie die Moskau-Nishni Nowgoroder und die Moskau-Jaroslawer Bahn gar keiner Gruppe an, so dass der Frachtverkehr mit grossen Schwierigkeiten verknüpft war. Jetzt ist ein einheitlicher Tarif für die beiden Gruppen eingeführt, dem die bei der Revision der Tarife der III. Gruppe festgesetzten Tarifsätze für die in 12 Klassen getheilten Frachten zu Grunde gelegt sind, nämlich: $1/10$, $1/12$, $1/15$, $1/18$, $1/24$, $1/30$, $1/36$, $1/40$, $1/45$, $1/65$, $1/75$ und $1/100$ Kop. pro Pud und Werst; ausserdem tritt bei der Beförderung auf weitere Strecken hin für die ersten 9 Frachtklassen ein Rabatt ein und zwar bei Strecken über 200 Werst 10 %, über 500 Werst 15 %, über 1000 Werst 20 %, über 1500 Werst 25 % und über 2000 Werst 30 %. Ausserdem gibt es noch 37 besondere Differentialtarife, die so gebildet sind, dass verschiedene Waaren bei kürzeren Strecken nach einer bestimmten Frachtklasse zahlen müssen, bei längeren nach einer anderen Frachtklasse. So werden z. B. Nägel bis zu 350 Werst nach der 4. Frachtklasse bezahlt; von 350 Werst bis 1000 Werst wird der Zahlung für 350 Werst für jede weitere Pudwerst $1/60$ Kop. zugeschlagen und über 1000 Werst werden dieselben nach der 6. Klasse befördert.

Ausserdem ist beim Departement für Eisenbahnangelegenheiten eine besondere Kommission unter Vorsitz des Vizedirektors dieses Departements zur Revision aller lokalen Tarife gebildet, die nach dem 1. Oktober d. J., d. h. mit der Einführung der neuen Gruppentarife noch in Kraft bleiben. Die Sitzungen der Kommission, an denen die Vertreter der interessirten Bahnen theilnehmen, beginnen den 12. Oktober d. J.

Tarifermässigungen für Getreidetransporte.

Für die Transkaspibahn ist vom Tarifkomitee des Finanzministeriums eine Tarifermässigung im Transport von Roggenmehl und Getreide jeder Art in der Richtung von der Endstation dieser Bahn Asun Ada festgesetzt; der Frachtsatz beträgt $1/100$ Kop. pro Pud und Werst, deckt also kaum die Betriebskosten. Durch diese Tarifermässigung soll der Transport von Getreide aus den Wolgagouvernements und dem nördlichen Kaukasus nach Persien und Turkestan, wo in diesem Jahre eine Getreidemissernte erfolgt ist, erleichtert werden. Das Finanzministerium glaubt durch diese Maassregel einen neuen, nicht unbedeutenden Absatzmarkt für die diesjährige Russische Ernte geschaffen zu haben.

Eisenbahnbau in Turkestan.

Ganz besondere Aufmerksamkeit wendet die Russische Regierung seit einiger Zeit der Verbesserung der Verkehrswege in Asien zu, worüber wir stets berichtet haben, sobald verbürgte Nachrichten über bestimmte Pläne bekannt wurden. Neuerdings hat der Generalgouverneur von Turkestan dem Kriegsminister ein Memorandum der Vertreter von Handel und Industrie in Turkestan zugestellt über den Bau von Eisenbahnen im Innern dieses Gebiets und ist dieses Memorandum vom Kriegsminister zur Allerhöchsten Kenntniss gebracht. Das Memorandum wird einer beim Wegekommunikations-Ministerium unter Vorsitz des Adjoints des Ministers gegründeten Kommission übergeben, welche sich gleichzeitig auch mit anderen Vorschlägen bezüglich des Baues von Eisenbahnen in Mittelasien beschäftigen soll, so namentlich auch mit der Frage des Baues einer Eisenbahn von Samarkand nach Taschkend und Kokand.

Kohlenausbeute im Jahre 1892.

Zur Vervollständigung unserer Notiz über den Konsum des Donezheizmaterials können wir heute nach den offiziellen Angaben des Bergdepartements ergänzend mittheilen, dass die gesammte Kohlenausbeute Russlands im Jahre 1892 422010500 Pud betragen hat, d. h. 11 % oder 42210336 Pud mehr als im Jahre 1891. Von dieser Gesammtmenge entfielen auf: Anthracit 38604469 Pud, Steinkohlen 377993409 Pud und Braunkohlen, bituminöse und dergleichen Kohlen 5412622 Pud.

Auf die einzelnen Bassins vertheilt sich die Produktion des Jahres 1892 in folgender Weise:

Bassins	Kohlenausbeute im Jahre 1892 Pud	gegen 1891 Pud
Donez	217 532 677	+ 26 503 751
Dombrowa	175 993 231	+ 17 162 401
Ural	14 275 797	— 1 110 162
Moskowisches	10 971 815	— 49 475
Kusnezk (Gouvernement Tomsk)	1 193 077	— 44 553
Kaukasisches	1 036 793	+ 547 183
Küstengebiet	776 460	— 301 865
Kiew-Jelissawetgrad	124 000	— 553 400
Kirgisensteppe	106 450	— 32 550
Olonez	200	— 100

Demnach haben die beiden wichtigsten Kohlenbassins, Donez und Dombrowa, im Jahre 1892 im Vergleich zum Vorjahre ihre Produktion bedeutend vergrössert, und zwar: ersteres um 13,8 % und letzteres um 10,8 %; eine Steigerung der Produktion erfolgte auch im Kaukasischen Bassin, infolge der verstärkten Ausbeute der Tkwibulgrube, der Nachschiro-Tkwibulgesellschaft. In allen übrigen Bassins machte sich dagegen eine Verringerung der Produktion bemerkbar.

Im Donezbassin entfällt die grösste Steigerung der Produktion auf die Gruben des Bezirks Lugansk, in welchen 13 964 933 Pud oder 35,7 % mehr Kohlen gefördert wurden als im Jahre 1891. Gesteigert hat sich ferner gegen das Vorjahr die Produktion der Gruben im Bezirk Charkow-Bachmut um 8,8 % oder 5 859 000 Pud und im Donischen Heeresgebiet um 7,8 % oder 6 679 818 Pud. Im Dombrowabassin haben gegen 1891 die Gruben der Montan-Industriegesellschaft des Grafen Renard am meisten ihre Produktion vergrössert, und zwar um 6 115 513 Pud oder 32,8 %, wobei sie 24 667 839 Pud lieferten und nach der Menge der Ausbeute die dritte Stelle einnahmen, die früher den Gruben der Warschauer Gesellschaft zukam. Wie bisher nehmen die erste Stelle im Bassin 2 Gruben der Ssosnowicegesellschaft ein, die im Jahre 1892 58 351 819 Pud Kohlen lieferten, d. h. ein Drittel der Gesammtausbeute des Bassins und dabei ihre Produktion um 14 % oder 7 135 856 Pud gesteigert hatten; die zweite Stelle, nach dem Umfang der Produktion, kommt 2 Gruben der Französisch-Italienischen Gesellschaft zu, obgleich die Kohlenausbeute dieser Gruben von 32 321 813 Pud im Jahre 1891 auf 31 953 758 Pud im Jahre 1892 zurückgegangen ist. Von den übrigen Gruben des Dombrowabassins verdient die im Jahre 1887 eröffnete Grube Saturn des Fürsten Hohenlohe erwähnt zu werden, deren Produktion, rasch zunehmend, im Jahre 1892 11 957 112 Pud erreicht hat und gegen das Vorjahr ihre Produktion beinahe verdreifacht hat. Anthracit wurde fast ausschliesslich aus den Gruben des Donischen Heeresgebiets gewonnen; Braunkohlen, bituminöse und dergleichen Kohlen wurden in den Gruben des Moskowischen und Dombrowabassins und im Gouvernement Kiew gewonnen.

Aus Italien.

Seil-, Tram- und elektrische Bahnen.

Mailand-Monza. Die seit anfangs Juni bewirkten Versuche mit Elektrizitätsbetrieb, bei welchen die Strecke in 30—35 Minuten durchfahren wurde, sind durchweg befriedigend ausgefallen. Die Triebvorrichtung besteht aus einem Akkumulator (System Gandini). Derselbe entwickelt genügende Kraft für eine Bewegung von 60 km Entfernung und reicht somit seine Kraft zu 4—5 Fahrten zwischen Mailand und Monza. Der Wagen fast 34 Personen (18 im Innern und je 8 auf jeder Plattform) und hat ein Gewicht von 85 Ctr., wovon ein guter Theil auf die Akkumulatoren entfällt. Hierin liegt noch eine der Verbesserung bedürfende Schwierigkeit, obgleich die Strecke weder Neigungen noch Krümmungen von Bedeutung aufweist. Trotz des Gewichtes vermag der Wagen eine Geschwindigkeit von 50 km in der Stunde bequem zu erreichen, welche jedoch durch die Vorschriften auf 18 km in der Stunde begrenzt ist, sodass die ganze Strecke in durchschnittlich 55 Minuten zurückgelegt wird. Die Wagenbeleuchtung bestehend aus zwei Lampen wird nicht durch den Akkumulator, sondern durch eine besondere Batterie gespeist. Der Führer des Wagens ist imstande, denselben durch eine starke Bremsung in einer Entfernung von 1 m zum halten zu bringen.

Genua. Die 800 m lange elektrisch betriebene Tramlinie vom Maninplatz bis zum Kirchhof von Staglieno ist eingeleisig mit einer Ausweiche in der Mitte und hat 1 m Spurweite. Die Uebertragung der Triebkraft erfolgt durch Luftleitung. Die beiden Wagen (zwei weitere stehen in Reserve) haben je zwei Abtheilungen verschiedener Klasse, fahren alle 7 Minuten gleichzeitig von den beiden Endpunkten ab und durchlaufen mit 12 km Geschwindigkeit in der Stunde die Strecke in 5 Minuten. Sie sind mit guter Beleuchtung, kräftigen Bremsen und allen Sicherheitsvorkehrungen versehen. Der Gesammtausbau von Piazza Corretto bis Vorstadt S. Gottardo ist vom Oberen Rath der öffentlichen Arbeiten genehmigt und als im allgemeinen Nutzen liegend erklärt worden. Das Nämliche ist der Fall mit den genehmigten drei anderen Entwürfen: elektrische Trambahn Piazza Principe-P. Brignole nebst Abzweigung ab P. Portello bis P. de Ferrari, elektrische Trambahn ab P. Acquaverde bis Corso S. Ugo und Seilbahn ab P. Zecca bis Chiappe-Mauer.

Dampftram Parma-Fontanellato. Diese 18 km lange Strecke wurde am 11. Juli d. J. feierlich eingeweiht, so dass seitens der Nationalen Gesellschaft (Sitz in Mailand) mit den beiden Strecken Parma-Langhirano 24 km, eröffnet im November 1892 und Parma-S. Secondo 18 km, eröffnet im Mai d. J., jetzt 60 km Dampfbahnen in der Provinz Parma in Betrieb gesetzt sind. Im laufenden Jahre ist dann noch die Strecke Fontanellato-Soragna-Buretto-S. Donnino, ferner die Verlängerung S. Secondo-Roccabianca und die weitere Linie Parma-S. Lazzaro-Traversetolo zu vollenden, so dass in der Provinz Ende dieses Jahres weitere 100 km Dampfbahnen im Betriebe stehen werden.

Neapel. Der Obere Ausschuss für Eisenbahnen hat die Konzession zum Bau und Betrieb eines Dampftram vom Salvator Rosaplatz nach dem Vomero genehmigt.

Dampftram Parma-Ragazzola. Die Strecke S. Secondo bis Ragazzola ist Anfang August d. J. eröffnet worden.

Gesellschaft Varese-Robarello. Die Aktionäre dieser Eisenbahngesellschaft waren am 15. August d. J. zu einer Hauptversammlung zusammengetreten, eigentlich um die Gesellschaft aufzulösen, da die Hoffnung aufgegeben werden musste, das für den Entwurf nothwendige Kapital zusammenzubringen. Zum Glück legte jedoch die Eisenbahngesellschaft Nord Mailand ihren neuen Entwurf vor, wonach sie sich verpflichtete, zum Gesellschaftsvermögen 60 000 L. zu zahlen, falls eine elektrische Tramlinie vom Bahnhof Nord Mailand nach der ersten Kapelle des Heiligen Berges angelegt würde, welche die Stadt durchschneidet. Gleichzeitig erbot sich auch die Firma Schucker in Nürnberg, die bekannte Erbauerin elektrischer Trambahnen, sich für solchen Fall ebenso mit 30 000 L. am Gesellschaftskapital zu betheiligen. Hierdurch war das erforderliche Kapital gedeckt und der Bau des elektrischen Tram wurde fast einstimmig beschlossen. Das System soll dasselbe wie das für Mailand Porta Sempione beabsichtigte sein. Der Tram wird voraussichtlich im nächsten Sommer betriebsfähig sein.

Von der Balkan-Halbinsel.

Türkei.

Die Eisenbahngesellschaft Salonik-Monastir beantragte bei der Türkischen Regierung eine Verlängerung der Baufrist um 9 Monate, 1. weil die meisten der auf der Seite von Wodina arbeitenden Streckenarbeiter vom Fieber befallen worden seien und den Bau daher nicht mit der gewünschten Schnelligkeit hätten fördern können, 2. weil die Baumaterialien nicht rechtzeitig eingetroffen wären, und 3. weil man auf der gleichen Strecke ganz unerwartet auf Granitfelsen gestossen sei, deren Sprengung die Arbeiten verzögern würde. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die beiden ersten Gründe nicht als stichhaltig anerkannt; den dritten hat er zwar grundsätzlich zugelassen, sich aber vorbehalten, nach erfolgter Felssprengung prüfen zu lassen, wie lange die Fertigstellung der Bahn durch diesen Umstand verzögert worden ist.

Bezüglich der Verbindungsbahn Salonik-Konstantinopel sind die endgültigen Baupläne für 3 Theilstrecken von der Regierung genehmigt worden, sodass nur noch die Genehmigung für die vierte Theilstrecke aussteht. Auf der von Salonik ausgehenden Strecke ist mit dem Bau bereits begonnen worden.

Dem „Journal des transports“ wird die Nachricht bestätigt, dass die Türkische Regierung die Absicht habe, unter Mitwirkung der Banque Ottomane eine Verschmelzung der Orientalischen Eisenbahnen, der Verbindungsbahn Salonik-Konstantinopel und der Eisenbahn Salonik-Monastir in eine einzige Gesellschaft unter Türkischer Aufsicht durchzuführen.

Rumänien.

Der Bau der elektrischen Strassenbahn in Bukarest sollte im September dieses Jahres vollendet sein und die Linie am 1. Oktober d. J. dem Betrieb übergeben werden.

Serbien.

Die Baukosten des 540 km umfassenden Serbischen Staatsbahnnetzes betrugen Ende 1892 90 810 707 Frcs., die Fahrbetriebsmittel kosteten 9 967 812 Frcs., sodass sich die gesammten Anlagekosten auf 100 778 519 Frcs. oder 186 627 Frcs. für 1 km Baulänge beliefen. Vereinnahmt wurden im Jahre 1892 aus dem Personen- und Gepäckverkehr 2 215 567 Frcs. (gegen 2 276 560 Frcs. in 1891), aus dem Frachtgutverkehr 2 448 578 (2 741 159) Frcs. und aus verschiedenen Quellen 422 696 (377 131) Francs, im ganzen also 5 086 841 (5 394 850) Frcs. Die Betriebsausgaben verzehrten 3 244 234 (3 225 485) Frcs., sodass ein Reinertrag von 1 842 607 (2 169 365) Frcs. übrig blieb. Wenn die Betriebseinnahme auch niedriger als 1891 ist, so übertrifft sie doch diejenige des Jahres 1890 (4 993 377 Frcs.).

Trotz der Bemühungen der Serbischen Regierung, die Förderung und den Verbrauch einheimischer Kohle zu begünstigen, ist die Einfuhr ausländischer Kohle im Jahre 1892 gegenüber dem Vorjahre gestiegen. Dies wird aber infolge der am 13. Dezember 1892 erfolgten Eröffnung der Schmalspurbahn Senja-Cuprija (22 km) anders werden, weil dadurch die staatlichen Kohlengruben von Senja Anschluss an die Linie Belgrad-Nisch erhalten. Diese Gruben können bei voller Thätigkeit täglich 150 t Kohle fördern, von denen die Staatsbahnen 70 t verbrauchen. Der Preis beträgt in der Grube für Staubkohle 1,30 fl., für Förderkohle 4,30 fl. und für Fettkohle 7,80 fl. Oesterreichischer Währung für die Tonne; dazu kommt noch 2,65 fl. Fracht von der Grube bis Belgrad. Da gegen die Güte der Serbischen Kohle nichts auszusetzen ist, wird die ausländische Kohle schwerlich noch gegen die inländische aufkommen können.

Griechenland.

Der hohe Wechselkurs, welcher durch den wirthschaftlichen Niedergang Griechenlands veranlasst worden ist, hat auch die Lage der Eisenbahngesellschaft Athen-Piräus-Peloponnes bedenklich gestaltet. Im ersten Halbjahr 1893 betrugen die Betriebseinnahmen 2 192 558 Drachmen, die Ausgaben aber 2 242 365 Dr.; der Fehlbetrag von 49 807 Dr. musste durch den 303 006 Dr. betragenden Uebertrag aus dem Vorjahre, der sich dadurch auf 253 199 Dr. verminderte, gedeckt werden. Die Schwierigkeit der Gesellschaft wird durch ihre auswärtige Schuld veranlasst; diese erfordert jährlich an Zinsen und Tilgung 38 000 £, also nach dem heutigen Wechselkurs mehr als 1 600 000 Dr. Nach dem letzten Abschluss schuldete die Gesellschaft dem Crédit général hellenique 1 475 494 Dr.; diese Schuld musste gedeckt werden und die Gesellschaft hat zu diesem Zweck und zu sonstigen dringenden Bedürfnissen eine zeitweilige Anleihe von 38 000 £ aufgenommen.

Die vorläufige Schifffahrtsordnung für den Kanal von Korinth setzt die Bedingungen und Gebühren für die Benutzung des Kanals folgendermaassen fest: Die Durchfahrt ist allen Schiffen ohne Rücksicht auf die Flagge gestattet, wenn sie nicht mehr als 7,20 m Tiefgang haben und nicht breiter als 20 m sind. Segelschiffe über 20 t haben sich schleppen zu lassen, während Dampfer ihre eigene Dampfkraft benutzen oder sich schleppen lassen können. Die Fahrgeschwindigkeit ist soweit zu ermässigen als es die Rücksicht auf die Wirksamkeit des Steuers gestattet. Bei der Einfahrt in den Kanal hat der Kapitän die Durchfahrts- und zutreffendenfalls die Schlepp- und Lootsengebühren in Gold zu berichtigen.

Die Durchfahrtsgebühr beträgt: 1. für Schiffe von und nach dem Adriatischen Meer, wenn es Postdampfer oder regelmässig verkehrende Personendampfer sind, 0,75 Frcs. für die Tonne, für alle anderen Schiffe 0,50 Frcs. für die Tonne; 2. für Schiffe, die nicht nach dem Adriatischen Meer bestimmt sind bezw. nicht von dort kommen, wenn es Post- oder regelmäsige Personendampfer sind, 0,50 Frcs., für alle anderen Schiffe 0,40 Francs für die Tonne; ausserdem wird von jedem Reisenden eine Abgabe von 1 Frcs. erhoben. Griechische Kriegsschiffe, sowie Griechische Fischer- und andere Fahrzeuge, deren Gehalt 3 t nicht übertrifft, sind frei. Die Schleppgebühr beträgt 0,10 Frcs. für die Tonne, wenigstens aber 50 Frcs.; die Lootsengebühr 0,015 Frcs. für die Tonne, wenigstens aber 10 Frcs. Der Berechnung wird der reine Tonnengehalt nach den Beschlüssen des internationalen Konstantinopeler Ausschusses zu Grunde gelegt.

Die Tiefe des Kanals beträgt 8 m, die Breite am Grund 21 m und in Höhe des Wasserspiegels 24 m, die Länge endlich 6,3 km.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins am 10. Oktober d. J., in welcher Herr Geheimer Ober-Regierungsrath Streckert den Vorsitz führte, sprach Herr Eisenbahn-Bauinspektor v. Borries aus Hannover über die Amerikanischen Eisenbahnen und die Weltausstellung in Chicago. Herr v. Borries, der Nordamerika schon früher bereist und über die dortigen Eisenbahnverhältnisse Mittheilung gemacht hat, war als Preisrichter in Chicago thätig. Er hat daher nicht nur Gelegenheit gehabt, die Amerikanischen Eisenbahnen im Betriebe kennen zu lernen, sondern hat auch als Preisrichter beurtheilen können, wie die Einrichtungen im einzelnen beschaffen sind bezw. sich entwickelt haben. Der Vortragende warnt mit Recht, nach den äusseren Eindrücken die Einrichtungen Amerikas zu beurtheilen; die subjektiven Auffassungen sind so verschieden, dass die widersprechendsten Urtheile über denselben Gegenstand laut werden. Wer sich nicht die Mühe gibt, die Lebensgewohnheiten des Auslandes zu berücksichtigen, wird nie ein vorurtheilsfreier Beurtheiler sein und zur Berichtigung einseitiger Auffassungen beitragen können. Herr v. Borries hat gefunden, dass die Thätigkeit der Amerikanischen Eisenbahntechniker sich hauptsächlich auf die Weiterentwickelung vorhandener Einrichtungen erstreckt hat, wobei Vorzügliches geleistet ist, dass dagegen diejenigen technischen Fortschritte fehlen, welche gründliche wissenschaftliche Kenntnisse voraussetzen. Der Amerikaner hat wohl nicht die Zeit zum gründlichen Studium, jedenfalls ist ein Mangel an wissenschaftlichem Urtheil nicht selten. Der Herr Vortragende, welcher auf dem Gebiete des Lokomotivbaues sehr erfahren ist, spricht dann eingehend über die auf der Ausstellung vertreten gewesenen Lokomotivtypen. 15 Lokomotiven sind allein von den bekannten Baldwin Works ausgestellt worden. Die Amerikanischen Lokomotiven zeichnen sich im allgemeinen durch verhältnissmässig grosse Leistungsfähigkeit und billige Herstellung aus, stehen aber in der Bauart mancher Einzelheiten, im Dampf- und Kohlenverbrauch den Europäischen nach. Es ist dies auch wohl eine Folge des Mangels an Fähigkeit zur Einführung grundsätzlicher Neuerungen, der andererseits auch wieder dahin geführt hat, den Amerikanischen Bahnen eine gewisse Einheitlichkeit der Einrichtungen zu bewahren, die man ähnlich nur in England wiederfindet. Die allgemeine Ausnutzung der Betriebsmittel und die Verminderung der Selbstkosten wird dadurch sehr begünstigt. Die Personenwagen, die Schlafwagen sind vielfach verschwenderisch eingerichtet; auf dem Gebiete des Signalwesens kann man die selbstthätigen Blockapparate, die Stellwerke mit elektrischem und Luftdruckbetrieb als beachtenswerthe Fortschritte hervorheben.

An der Diskussion betheiligten sich u. a. die Herren Geh. Regierungsrath Schwabe, Geh. Bergrath Dr. Wedding, Geh. Baurath Dr. Zimmermann, Professor Martens und Regierungsrath Schrey, von denen mehrere ihre in Amerika gemachten Wahrnehmungen über die Betriebseinrichtungen der dortigen Eisenbahnen mittheilten.

Bücherschau.

Die Drahtseilbahnen der Schweiz. Ergebnisse einer auf Veranlassung des Kaiserlichen Ministeriums für Elsass-Lothringen unternommenen Studienreise. Von K. Walloth, Kaiserlichen Regierungs- und Baurauth in Colmar. Wiesbaden 1893. C. W. Kreidel's Verlag. Mit 10 lithographirten Tafeln. Preis 11 ℳ.

Die zahlreichen Drahtseilbahnen, welche in den letzten 10 Jahren in der Schweiz in Betrieb gesetzt wurden, hat der Verfasser in dem vorliegenden Werke eingehend beschrieben. Nach einer Einleitung „Allgemeines über die bei den Drahtseilbahnen der Schweiz zur Anwendung gebrachten Bewegungssysteme“ werden 19 verschiedene Seilbahnen der Schweiz (Biel-Magglingen, Ecluse-Neuchâtel, Serrières-Fabrik Suchard, Lausanne-Ouchy, Lausanne-Bahnhof, Territet-Glion, Steinbruch bei St. Triphon im Rhônethal, die Marziliseilbahn in Bern, Beatenbergbahn, Lauterbrunn-Grütsch, Giessbachbahn, nach dem Steinbruch bei Ennetmoos am Stanserhorn, Stanserhornbahn, Bürgenstockbahn, Gütschbahn, Lugano-Bahnhof, Monte Salvatorebahn, Züricher Drahtseilbahn, Ragaz-Wartenstein) besprochen, und zwar:

Zweck der Bahn, Richtung und Längenprofil, Wasserverbrauch, Einleitung der Bewegung, Geleisanordnungen, Unter- und Oberbau, Zug- und Ausgleichseile, Bremsen, Hochbauten, Betriebsmittel und Betriebsergebnisse, mit Angaben über Personal, Einnahmen und Ausgaben, Tarife usw.

Auch die Namen der Erbauer sind angeführt, wir vermissen aber Angaben über die Zeit der Betriebseröffnung der betreffenden Bahnen.

Die Ausstattung und der Druck namentlich auch der beigegebenen 10 Tafeln ist ein sorgfältiger. Die in den letzteren

u. a. mitgetheilten Längenprofile sind in ein und demselben Maassstab ausgeführt, was für den Vergleich der verschiedenen Bahnbauten usw. sehr willkommen ist.

Die Elektrizität im Dienste der Menschheit. Eine populäre Darstellung der magnetischen und elektrischen Naturkräfte und ihrer praktischen Anwendungen. Nach dem gegenwärtigen Standpunkte der Wissenschaft bearbeitet von Dr. Alfred Ritter von Urbanitzky. Mit etwa 1000 Abbildungen. 2., vollständig neu bearbeitete Auflage. In 25 Lieferungen zu 30 kr. = 50 ₰. Wien, Budapest, Leipzig, A. Hartleben's Verlag.

Als die erste Auflage dieses Werkes, welche eine sehr günstige Aufnahme gefunden hat, erschien, stand noch die gesammte technische Welt unter dem mächtigen Eindrucke, welchen die ersten grossen Ausstellungen für Elektrizität bewirkt hatten. Mit Erstaunen wurde man gewahr, dass in der Stille der modernen Technik ein neuer Zweig — die Elektrotechnik — zugewachsen war. Seit dieser Zeit ist noch kein Dezennium verflossen und doch ist die Elektrotechnik bereits zu einer solchen Entwickelung und daher auch praktischen Bedeutung gelangt, dass jedermann, der auf allgemeine Bildung Anspruch macht, das unabweisbare Bedürfniss fühlt, sich mit den Errungenschaften dieses modernsten Wissenszweiges, wenigstens in seinen wichtigsten Theilen bekannt zu machen.

Diesen Zweck zu vermitteln hat sich der Verfasser des Werkes „Die Elektrizität im Dienste der Menschheit" zur Aufgabe gestellt. Mit Rücksicht auf den rapiden Fortschritt der Elektrotechnik musste schon jetzt zu einer Neubearbeitung des Werks geschritten werden. Die Eintheilung ist hierbei im grossen und ganzen dieselbe geblieben wie in der 1. Auflage, doch mussten die einzelnen Abtheilungen häufig einer gänzlichen Umarbeitung unterzogen werden.

Der Inhalt des vollständigen Werkes wird kurz zusammengefasst folgender sein: Zunächst wird in kurzen Zügen ein allgemeiner Ueberblick gegeben über den Gang, welchen die Erforschung der Elektrizität und des Magnetismus genommen hat; hierauf folgen die Erklärung der magnetischen Grunderscheinungen, der Erzeugung und Wirkungen der Magnete, die Besprechung des magnetischen Feldes und die wichtigsten Angaben über den Erdmagnetismus. In einem weiteren Abschnitte gelangen die Erscheinungen der durch Reibung und Influenz erregten Elektrizität, die elektrischen Erscheinungen in der Natur zur Darstellung. Entsprechend ihrer hervorragenden Bedeutung werden sodann die Gesetze, welche sich auf den galvanischen Strom und die Induktion beziehen, ausführlich dargelegt und hieran ein fast ganz neu bearbeitetes Kapitel über die Elektrizität im Thier- und Pflanzenreiche angeschlossen. Die zweite und dritte Abtheilung sind der Elektrotechnik im engeren Sinne gewidmet, der Erzeugung, Umwandlung und Leitung elektrischer Ströme und deren praktischer Anwendung (elektrisches Licht, Elektrochemie und Galvanoplastik, Elektrizität als bewegende Kraft, Telephonie, Telegraphie und Signalwesen usw.), ferner soll auch der Schutz gegen schädliche Wirkungen der Elektrizität entsprechende Berücksichtigung finden. Um das Verständniss des Textes möglichst zu erleichtern, hat die Verlagsbuchhandlung demselben zahlreiche, sorgfältig ausgeführte Abbildungen beigegeben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

In der in Nr. 85 unter lfd. Nr. 2405 seitens der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover veröffentlichten Bekanntmachung ist — im Absatz 2 unter a und im Absatz 3 der Bekanntmachung — der Stationsname Neustadt a. d. O. in Neustadt a. D. und — im Absatz 7, Satz 2 — die Bezeichnung Kupferplatten in „Kochheerdplatten" zu berichtigen. (2409)

2. Eröffnung von Strecken.

Altdamm - Colberger Eisenbahn. Am 1. November d. J. wird unsere normalspurige Zweigbahn von Piepenburg nach Regenwalde mit den Stationen Piepenburg, Jennyshöhe, Ornshagen und Regenwalde dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Die Abzweigestation Piepenburg liegt an der Strecke Gollnow-Colberg zwischen Gr. Sabow und Plathe.

Die Stationen Ornshagen und Regenwalde haben unbeschränkte Abfertigungsbefugnisse für den gesammten Verkehr. Jennyshöhe ist Personenhaltepunkt an freier Strecke. Die Züge halten dort nur nach Bedarf zum Ein- bezw. Aussteigen. Die Station Piepenburg dient dem Personen- und Gepäckverkehr, sowie dem Güterverkehr in Wagenladungen. Leichen, lebende Thiere, Fahrzeuge und Eil- und Frachtstückgüter werden in Piepenburg nicht angenommen oder ausgeliefert.

Der Fahrplan für die Zweigbahn ist in unserem Aushang - Fahrplan vom 1. Oktober d. J. bereits enthalten.

Die Fahrpreise und die Entfernungen der neuen Stationen sind aus den Nachträgen I zu unseren Lokaltarifen für die Beförderung von Personen etc., von Leichen, lebenden Thieren etc. bezw. von Gütern ersichtlich.

Stettin, den 30. Oktober 1893. (2410)
Direktion.

3. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft ist am 22. Oktober d. J. die Haltestelle „Hermán" zwischen der Station Steinamanger und der Haltestelle Dömötöre auf der Linie Wr. Neustadt-Gr. Kanizsa für den Personenverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 31. Oktober 1893. (2411)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

4. Güterverkehr.

Mit dem 1. November 1893 tritt der Nachtrag V zum Bromberg-Sächsischen Verbands-Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen neue Frachtsätze für die Stationen Damerau (Kr. Culm), Nawra, Ostrometzko, Unislaw und Zielen des Direktionsbezirks Bromberg, sowie die Mittheilung, dass mit der zum 1. November d. J. erfolgenden Eröffnung der Theilstrecke Rautenberg-Pillkallen auch die im Nachtrage IV für die Stationen Rautenberg und Schorellen vorgesehenen Frachtsätze Gültigkeit erlangen. (2412)

Bromberg, den 28. Oktober 1893.
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburgische Staatsbahn. Vom 15. November d. J. ab wird die Station Steinhausen der Vareler Ringbahn mit direkten Frachtsätzen in den Tarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Sendungen von mindestens 45 000 kg zum Ortsverbrauche — Tarif vom 1. Juli 1890 — einbezogen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungen, sowie bei unserem Verkehrsbüreau zu erfahren. (2413B)

Oldenburg, den 28. Oktober 1893.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigsbahn. Zum Hessisch-Bayerischen Gütertarif erscheint am 1. November l. J. und unter Aufhebung der seitherigen Nachträge I und II ein neuer Nachtrag I. Derselbe ist von unserm Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, unentgeltlich zu beziehen.

Mainz, den 31. Oktober 1893. (2414)
In Vollmacht des Verwaltungsraths:
Die Spezialdirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. November l. J. bis 1. Mai 1894 wird im Verkehr zwischen den Badischen Stationen einerseits und den Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn, der Bregthalbahn sowie der Zell-Todtnauer Lokalbahn andererseits die Fracht für gewisse Arten von künstlichen Düngemitteln, welche in Wagenladungen als Frachtgut aufgegeben werden und an landwirthschaftliche Bezirksvereine, Ortsvereine, Konsumvereine, Bauernvereine oder an Gemeinden adressirt sind, im Rückvergütungswege um $^1/_3$ ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterstationen.

Karlsruhe, den 30. Oktober 1893. (2415)
Generaldirektion.

Mitteldeutscher und Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Mit dem 1. November d. J. ermässigt sich der Ausnahmesatz für Petroleum und Naphta für die Stationsverbindung Jossa-Mannheim Bad. B. und -Mannheim H. L. B. von 1,03 ℳ auf 0,90 ℳ für 100 kg bei Aufgabe in Ladungen von 10 000 kg.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen. (2416)

Frankfurt a/M., den 29. Oktober 1893.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Güterverkehr Frankfurt am Main-Bromberg. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag III zu dem Tarif für den vorbezeichneten Güterverkehr in Kraft.

Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen der Tarifentfernungen für verschiedene in den Verkehr neu einbezogene Stationen, sowie neue Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von

von welchen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann. (2417)

Frankfurt a/M., den 30. Oktober 1893.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) -Berlin. Mit dem 1. November 1893 gelangt ein Nachtrag I zur Ausgabe. Derselbe enthält ausser einem geänderten, theilweise ermässigten Ausnahmetarif für Eisen der Spezialtarife I und II nach Stettin (loco und transit), Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif. Druckexemplare des Nachtrags werden an Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, im Oktober 1893. (2418MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (linksrheinisch) -Berlin. Mit dem 1. November 1893 gelangt ein Nachtrag II zur Ausgabe.

Derselbe enthält ausser einem geänderten, theilweise ermässigten Ausnahmetarif für Eisen der Spezialtarife I und II nach Stettin (loco und transit), Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif. Druckexemplare des Nachtrags werden an Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, im Oktober 1893. (2419MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn - Güterverkehr Elberfeld-Berlin. Mit dem 1. November 1893 gelangt ein Nachtrag II zur Ausgabe. Derselbe enthält, ausser einem geänderten, theilweise ermässigten Ausnahmetarif für Eisen der Spezialtarife I und II nach Stettin (loco und trans.), Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif. Druckexemplare des Nachtrages werden an Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, im Oktober 1893. (2420MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehre Altona - Berlin und Bromberg - Erfurt. Am 1. November d. J. treten in den obengenannten Verkehren neue Ausnahmetarifsätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I und II bezw. für Eisen- und Stahlwaaren aller Art des Spezialtarifs I von verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Werra-Eisenbahn einerseits nach den hauptsächlichsten Hafenstationen und den Stationen der Küstengebiete der Eisenbahn - Direktionsbezirke Altona, Berlin und Bromberg andererseits in Kraft.

Durch diese Ausnahmetarifsätze, welche theils auf Sendungen für den Platzverkehr der Empfangsstationen, theils auf Sendungen zur Ausfuhr über See etc. Anwendung finden, werden gegen die Sätze des bisherigen Ausnahmetarifs 21 des Staatsbahn - Gütertarifs Altona-Erfurt unerhebliche Frachterhöhungen, im übrigen aber durchweg Frachtermässigungen herbeigeführt.

Die Frachterhöhungen treten erst am 1. Januar 1894 in Kraft.

Ferner gelangt am 1. November 1893 zum Staatsbahn-Gütertarife Altona-Erfurt Nachtrag I zur Ausgabe, enthaltend ausser den vorerwähnten Ausnahmetarifsätzen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, direkte Tarifsätze für Station Kleinschmalkalden und einige Aenderungen und Berichtigungen des Tarifs.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von 0,10 ℳ zu haben sind.

Erfurt, den 28. Oktober 1893. (2421)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband. Die im Heft 5 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs für den Verkehr zwischen Basel (Badische Bahn) loco und transit einerseits und den Deutsch - Französischen Uebergangsstationen andererseits vorgesehenen Frachtsätze der allgemeinen Tarifklassen treten, nachdem dieselben vom 1. November d. J. in den Gütertarif für den Deutsch - Französischen Verkehr übernommen sein werden, am gleichen Tage ausser Kraft.

Strassburg, den 29. Oktober 1893. (2422)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und den Stationen der Altdamm-Colberger Eisenbahn andererseits. Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Piepenburg-Regenwalde, welcher noch besonders bekannt gemacht wird, treten für den Verkehr zwischen den Stationen Piepenburg (nur für Güter in Wagenladungen), Ornshagen und Regenwalde der Altdamm-Colberger Eisenbahn einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und Magdeburg andererseits direkte Entfernungen in Kraft. Ferner werden vom gleichen Zeitpunkt ab die Stationen Piepenburg, Ornshagen und Regenwalde als Empfangsstationen in die Ausnahmetarife 16 und 17 für Eisen und Stahl der Spezialtarife 1 und II, sowie die Station Regenwalde auch in den Ausnahmetarif 18 für Braunkohlenbrikets (gültig bei Aufgabe von mindestens 20 000 kg) einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft.

Berlin, den 27. Oktober 1893. (2423MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. November d. J. gelangt zu den Staatsbahn-Gütertarifen Hannover- bezw. Oldenburg-Berlin je ein Nachtrag I zur Ausgabe. Beide Nachträge enthalten neben Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife anderweite Ausnahmesätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II. Druckexemplare sind von dem Auskunftsbüreau Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, sowie von den Verbandsstationen zu beziehen.

Berlin, den 30. Oktober 1893. (2424MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehre Altona-, Hannover-, Oldenburg-Berlin bezw. Breslau. Berlin-Breslau. Güterverkehr für den Binnenverkehr des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. November 1893 treten für rohe Baumwolle von den Deutschen Nord- und Ostseehäfen nach den Schlesischen Spinnereistationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, im Oktober 1893. (2425MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. November 1893 treten im Binnenverkehr des Bezirks Bromberg, sowie in den Staatsbahnverkehren Bromberg - Altona, -Berlin, -Hannover und Oldenburg für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup in Mengen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen ermässigte Ausnahme-Frachtsätze im Verkehr von Schrotz nach den einzelnen Ausfuhrhäfen zur überseeischen Ausfuhr in Kraft.

Für die Anwendung der Ausnahme-Frachtsätze sind die bestehenden Ausfuhr - Kontrolvorschriften maassgebend.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 30. Oktober 1893. (2426)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Dezember d. J. gelangen zum Theil II, Heft 1, 2 und 3 und Theil III, Heft 1, 2 und 3 für vorbezeichneten Verband Nachträge zur Herausgabe, welche ausser bereits früher eingeführten Tarifmaassregeln enthalten: Aenderungen und Ergänzungen der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife Nr. 3 und 4 für Eisen und Stahl und landwirthschaftliche Maschinen, neue direkte Frachtsätze für landwirthschaftliche Maschinen im Verkehr mit den Rumänischen Stationen Fetesti, Gaesti, Husi, für Eier (Ausnahmetarif Nr. 24) im Verkehr mit Dorohoi, für die beiden Stückgutklassen, die Ausnahmetarife Nr. 2 (Güter aller Art), 16 (verschiedene Stückgüter) und 22 (Baumwollenwaaren etc.) im Verkehr mit Station Wallwitzhafen des Direktionsbezirks Erfurt, für Möbel, Glas und Thonballons, Hüte etc. (Ausnahmetarif Nr. 23) im Verkehr mit Station Kattowitz des Direktionsbezirks Breslau, für den Allgemeinen Tarif im Verkehr mit Station Brohl des Direktionsbezirks Köln linksrhein., für Baumwollenwaaren und Garne (Ausnahmetarif Nr. 22) im Verkehr mit den Stationen Bocholt, Gronau M. E., Ochtrup des Direktionsbezirks Köln rechtsrh., anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Eisen und Stahl etc. in Mengen von 10 000 kg zwischen den Oberschlesischen Stationen und den Rumänischen Stationen Corabia, Craiova, Pitesti, Slatina, Turn-Magurele, Turn-Severin, anderweite ermässigte, sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 für Cement, sowie verschiedene Berichtigungen, Aenderungen von Stationsbezeichnungen etc.

Die Nachträge selbst können bei den Verbandsverwaltungen bezw. durch die Verbandsstationen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 31. Oktober 1893. (2427)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum I. Nachtrage des auch für den Verkehr mit Basel Badischer Bahnhof einerseits und Schweizerischen Stationen anderseits gültigen

„Transportreglements der Schweizerischen Bahnen“

sind die Anhänge Nr. 1—4 erschienen.

Diese Anhänge, welche von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden können, enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn - Frachtverkehr Anwendung findet, sowie eine die Berechnung des Frachtzuschlags für Deklaration des Interesses an der Lieferung betreffende Zusatzbestimmung zu Artikel 38 des Internationalen Uebereinkommens und § 9 der Ausführungsbestimmungen dazu.

Karlsruhe, den 1. November 1893. (2428)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Verband. Die unterm 27. Juni l. J. bekannt gegebene Maassnahme, wonach im Main-Neckarbahn-Badischen Güterverkehr für Sendungen von Futter- und Streumittel, sowie von Sämereien in Wagenladungen bei deren Adressirung an landwirthschaftliche Vereine usw. die zu den Sätzen der allgemeinen Spezialtarife berechnete Fracht um ein Drittel ermässigt wird, wird für die Zeit vom 1. November l. J. bis Ende April 1894 wieder in Kraft gesetzt.

Karlsruhe, den 31. Oktober 1893. (2429)
Die Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Saarkohlen - Verkehr nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen und der Wilhelm - Luxemburgbahn (Kohlentarif Nr. 9). Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. gelangt zum Ausnahmetarif für den bezeichneten Verkehr der Nachtrag II zur Ausgabe.

Der Nachtrag enthält:
I. Aenderung von Stationsnamen;
II. Berichtigungen;
III. Tarifkilometer für neue Stationen der Reichsbahn und geänderte Tarifkilometer für einzelne Stationen derselben Verwaltung.

Der Nachtrag wird an die Besitzer des Haupttarifs, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 30. Oktober 1893. (2430)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem auch für den Verkehr mit Waldshut gültigen „Exporttarif für festen Käse aus der Schweiz" vom 1. September 1892 ist mit Gültigkeit vom 1. November l. J. der II. Nachtrag erschienen.

Dieser Nachtrag, welcher von unserm Güter-Tarifbüreau unentgeltlich bezogen werden kann, enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs bezw. des I. Nachtrags, durch welche die Bestimmungen über die Frachtberechnung im Verkehre mit der Bödelibahn und der Rorschach-Heiden-Bergbahn, sowie über die eventuelle Abladung des Guts in Waldshut geändert werden.

Karlsruhe, den 1. November 1893. (2431)
Generaldirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. November l. J. wird die Station Au (Zürich) der Schweizerischen Nordostbahn in den Saarkohlen-Tarif Nr. 13 (Verkehr mit den Pfälzischen Stationen Bexbach, Homburg und St. Ingbert) einbezogen. Die Frachtsätze sind durchweg um 10 Cts. für 1 000 kg höher, als die in dem genannten Tarife für die Station Horgen vorgesehenen Frachtsätze.

Karlsruhe, den 31. Oktober 1893. (2432)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Verschiebung des Einführungstermines eines Tarifnachtrages. Der Einführungstermin des mit Kundmachung vom 6. Oktober d. J. veröffentlichten Nachtrages III zu dem vom 1. Januar 1893 gültigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes wurde vom 1. November d. J. auf den 1. Dezember d. J. verschoben.

Prag, am 30. Oktober 1893. (2433)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Holz des Ausn.-Tarifes Nr. 5 des Elbeumschlags-Tarifes für Oesterr. treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Castolowitz . . .	52 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Castolowitz . .	47 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Castolowitz . . .	77 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr pro 100 kg, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt. Für Langholz beträgt die Schleppbahngebühr 6 ₰ pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag.

Wien, am 30. Oktober 1893. (2434)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn - Stargard - Cüstriner Personenverkehr. Am 15. November 1893 tritt zu dem Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und Stationen der Stargard - Cüstriner Eisenbahn andererseits der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält eine Ergänzung des Vorwortes sowie von der Landes - Aufsichtsbehörde genehmigte besondere Bestimmungen zur Verkehrsordnung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Fahrkarten-Ausgabestellen.

Soldin, den 1. November 1893. (2435)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Popradthaler (Poprád-Késmárker-, Késmárk - Szepes-Bélaer-, und Szepes-Béla-Podoliner) Lokalbahnen. Am Tage der im Laufe des Monats November l. J. in Aussicht genommenen Eröffnung der Linie Szepes-Béla-Podolin der Poprádthaler Lokalbahnen tritt zu dem Lokal - Personentarife der Poprádthaler Lokalbahn der Nachtrag II, — zum Lokal-Gütertarife dieser Bahn der Nachtrag III in Kraft, mit welchen Nachträgen die Stationen der Sz.-Béla-Podoliner Lokalbahn in die genannten Lokaltarife einbezogen werden.

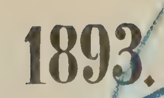
Exemplare dieser Nachträge sind bei der Tarifabtheilung der Kaschau - Oderberger Eisenbahn Budapest, Maria Valeria - utcza 11) erhältlich.

Budapest, am 26. Oktober 1893. (2436)
Die Direktion
der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

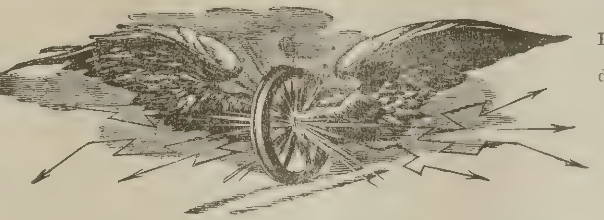
II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 87. Zeitung des Vereins 1893.



Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.);
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 8. November 1893.

Inhalt:

Die Beschaffung preiswerther und gesunder Wohnungen für Eisenbahnarbeiter.

Von Regierungsrath Schmoeckel in Bromberg.

(Fortsetzung aus Nr. 86.)

Wie bereits bemerkt, liegen die Verhältnisse, wenn auch nicht ganz so schlimm wie in Königsberg, fast in allen grösseren Städten ziemlich gleich, und so hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten in der Absicht, der Staatseisenbahn-Verwaltung einen gesunden, zufriedenen und zuverlässigen Stamm von Arbeitern auch für die grösseren Verkehrscentren zu erhalten, in einem Erlasse vom 2. August 1892 (P. IV. 6599), welcher in Nr. 120 des „Reichsanzeigers" vom 13. August 1892 veröffentlicht worden, die Königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, dieser Frage ihre besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, und sofern die Voraussetzungen für deren gedeihliche Wirksamkeit als vorhanden anzunehmen, die Bildung von Baugenossenschaften nach nachahmungswerthen Mustern anzuregen und zu fördern.

Es ist dabei vornehmlich auf die Einrichtungen und Erfolge des Spar- und Bauvereins in Hannover hingewiesen worden, über welchen in Nr. 1 und 7 der von der Centralstelle für Wohlfahrtseinrichtungen zu Berlin herausgegebenen Wohlfahrtskorrespondenz ausführlich berichtet wird. Da diese erst vor 7 Jahren entstandene Genossenschaft ungewöhnliche Erfolge aufzuweisen hat, empfiehlt es sich, ihre Bildung und ihre Einrichtungen zu beleuchten, zumal die letzteren mehrfach als Muster bezeichnet worden sind.

Als die s. Zt. in Hannover herrschende Wohnungsnoth so weit gestiegen war, dass der Magistrat in allen städtischen Gebäuden Unterkunft für obdachlose Arbeiterfamilien schaffen musste, entschlossen sich etwa 70 Arbeiter, von denen sich ein Theil bereits zu einem Miethervereín zusammengefunden hatte, selbst den Bau von Wohnungen in Angriff zu nehmen, da der bisherige Verein, welcher durch Sammlungen der zu zahlenden Miethen usw. die Vermiether zu grösserem Entgegenkommen zu bestimmen gesucht, im ganzen so gut wie nichts erreicht hatte.

Trotz beschränkter Mittel, die durch die Ersparnisse der Mitglieder aufgebracht waren, wurde recht bald ein Haus auf einem dazu angekauften Grundstücke erbaut, und als sich neue Mitglieder fanden, noch mehrere andere.

Nachdem die geräumigen und behaglichen Wohnungen bezogen waren und besonders, seitdem das neue Gesetz, betreffend die Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften vom 1. Mai 1889 (R.-G.-Bl. S. 55), welches die bis dahin geltende Solidarhaft und damit die Aengstlichkeit der Allzuvorsichtigen beseitigt hatte, in Kraft getreten war (1/10. 1889), mehrte sich die Schaar der Mitglieder dermaassen, dass bald nach der im Dezember 1890 stattgehabten Umwandlung des Spar- und Bauvereins in eine Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht [5])

[5]) Der § 2 Nr. 3 des citirten Gesetzes kennzeichnet das Wesen derselben dahin, dass die Haftpflicht der Genossen für die Verbindlichkeiten der Genossenschaft sowohl dieser wie unmittelbar den Gläubigern gegenüber im voraus auf eine bestimmte Summe beschränkt ist.

die Zahl 1500 erreicht war. Nunmehr traten auch, was dem Verein zu grossem Ansehen und später auch zum Kredit verhalf, verschiedene erste Firmen Hannovers, sowie bemittelte Bürger, von denen einige gleich die höchst zulässige Zahl von 3 Geschäftsantheilen zu je 300 ℳ erwarben, in denselben ein. Obwohl der Verein bis zum 31. Dezember 1890 nur mit den Einlagen der Arbeiter gewirthschaftet hatte, sind bis zum Anfang des Jahres 1892 doch 16 Häuser mit 134 Wohnungen fertiggestellt, auch ist ein Grundstück, auf welchem 26 Häuser mit 208 Wohnungen Platz finden, für 124550 ℳ angekauft worden, wovon $^4/_5$ zu 3 % angeliehen sind. Die Gesammteinzahlungen hatten bis Ende 1891 etwa 280000 ℳ betragen. Die — neben einem Eintrittsgelde von 1 ℳ — pünktlich zu zahlenden Einlagen werden in wöchentlichen Beträgen von mindestens 30 ₰ erhoben bis zur Erreichung des Geschäftsantheils von 300 ℳ. Die von der Generalversammlung festzusetzende Verzinsung dieser Spareinlagen beträgt gewöhnlich 4 %; für etwaige Darlehne der Mitglieder wird ein fester Zins von 4 % gewährt.

Bisher sind nur Häuser zu 8 Wohnungen erbaut worden, welche nicht an die Mitglieder veräussert werden.

Da sich zum Beziehen der fertiggestellten Wohnungen gewöhnlich 5 Mal so viel Mitglieder melden, als Wohnungen vorhanden sind, so werden die letzteren verloost und sind gleich wieder besetzt, wenn einmal ein Miether seine Wohnung aufgibt.

Da die Verwaltung, die Aufsicht und Kontrole beim Bau durch die Genossen ohne Anspruch auf Entschädigung geführt wird, können die Wohnungen, welche aus Küche, Keller, 1 Stube und 1 Kammer oder 1 Stube und 2 Kammern oder 2 Stuben und 2 Kammern bestehen, für 120 bis 250 ℳ, d. h. zu $^2/_3$ des ortsüblichen Miethspreises, hergegeben werden; das Anlagekapital verzinst sich annähernd zu 7 %.

Der zur Vertretung der Genossenschaft vom Aufsichtsrath berufene, aus 3 Mitgliedern bestehende Vorstand, sowie der aus 24 Mitgliedern bestehende Aufsichtsrath haben in gemeinschaftlicher Sitzung über allgemeine bei der Geschäftsführung zu befolgende Grundsätze zu beschliessen, namentlich

1. über die Bedingungen, unter welchen, sowie darüber, bis zu welcher Höhe Spareinlagen angenommen und etwaige Anleihen gemacht werden sollen;
2. über die Vermiethung der Wohnungen mit der Maassgabe, dass in Bezug auf die Höhe der Miethspreise kein Wucher getrieben werden darf und dass bei Konkurrenz von Miethern das Loos entscheiden soll, soweit nicht gegen die Zulassung eines Genossen besondere Bedenken obwalten,
3. über die Belegung verfügbarer Gelder unter Ausschluss von Spekulationspapieren.

Den Gesammtbetrag, welchen Anleihen der Genossenschaft und Spareinlagen bei derselben nicht überschreiten soll, hat die Generalversammlung festzusetzen.

Eine ganz auf ähnlicher Grundlage aufgebaute Genossenschaft, welche mit derjenigen in Hannover gemein hat, dass sie die von ihr erbauten Wohnungen an die Genossen nicht veräussert, sondern nur vermiethet, und welche sich von derselben dadurch unterscheidet, dass sie von Beamten für Beamte gegründet, aber durch den Beschluss vom 12. Oktober 1892 auch auf „dauernd im öffentlichen Dienste beschäftigte“ Arbeiter ausgedehnt worden ist, besteht seit 3 Jahren in B r o m b e r g unter dem Namen „W o h n u n g s v e r e i n“.

Unter den 360 Mitgliedern, welche derselbe z. Z. zählt, und auf welche sich eine Gesammt-Haftsumme von 181500 ℳ vertheilt, befinden sich 300 Beamte und 60 Arbeiter; von den ersteren gehören etwa 250, die letzteren gehören sämmtlich der Eisenbahnverwaltung an.

Nach der am 1. April 1893 im Geschäftsbericht für das Jahr 1892 veröffentlichten Bilanz betrug der Anschaffungswerth der Grundstücke . . . . 268000 ℳ

Dem gegenwärtigen Vermögen des Vereins, nämlich

1. Bodenwerth von 9 Häusern	37000 ℳ
2. Baukosten für dieselben	370000 „
3. Bodenwerth eines im Bau begriffenen Hauses .	2000 „
4. Baukosten zu 3	30000 „
5. Inventar	1000 „
Summa	440000 ℳ

stehen folgende Schulden gegenüber:

1. Baareinzahlungen der Genossen	40000 ℳ
2. Hypotheken zu 3,25 bis 5 %	204000 „
3. Darlehen zu 4,5 bis 5 %, meist von Genossen . .	70000 „
dazu nach weiterem Fortschreiten des bezeichneten Neubaues eine weitere Bauhypothek von	34000 „
Summa	348000 ℳ

Hiernach wird das laufende Geschäftsjahr anscheinend ebenso gut abschliessen, wie das vergangene, für welches sich nach dem Geschäftsbericht

1. als 5 % Dividende für die Geschäftsantheile rund	1500 ℳ
2. für den Reservefonds	500 „
3. für den Erneuerungsfonds	3000 „
ein Reinertrag von	5000 ℳ

ergeben hat. Auf die Gesammtbaukosten von etwa 224000 ℳ war eine Miethe von etwa 14500 ℳ entfallen; dieselben haben sich also nach Abzug von 5 % Zinsen für den Bodenwerth von 21000 ℳ mit 6,66 % verzinst.

Für die üblichen Lasten, wie Reparaturen, Steuern, Feuerversicherung (289000 ℳ) waren 2 % gerechnet; die Kosten der Verwaltung hatten einschl. der Unterhaltung eines Geschäftszimmers, in welchem die Mitglieder des Aufsichtsraths und des Vorstands — abgesehen von einigen kleinen Remunerationen — unentgeltlich thätig gewesen, nur etwa 750 ℳ betragen.

Der Verein war gegründet worden zu einer Zeit, in welcher die Bauthätigkeit mit dem durch Zunahme der Bevölkerung, namentlich durch eine bedeutende Vermehrung der Garnison, entstandenen Bedarf an Wohnungen nicht Schritt hielt, sodass die ohnehin verhältnissmässig hohen Miethspreise fortdauernd stiegen.

Der Zweck, seinen Mitgliedern durch Erbauung von dem Verein gehörigen Häusern gesunde und bequeme, der Miethssteigerung nicht ausgesetzte und in gewissen Grenzen unkündbare Wohnungen zu verschaffen, kann man als erreicht bezeichnen. Schon jetzt sind in 9 Häusern 78 Wohnungen, welche aus 1 bis 5 Zimmern mit Entree, Küche, Bodenkammer, Keller, Mädchen- bezw. Speisekammer, Kloset, Gasanlage, Wasserleitung sowie Waschküche und Trockenboden für je 6 Wohnungen bestehen, zum Preise von 96 bis 492 ℳ, nämlich in 8 Häusern, 66 Wohnungen — zum Durchschnittpreise von 350 Mark — an Beamte und in einem Hause 12 — zum Durchschnittspreise von 150 ℳ — an Arbeiter vermiethet; die Arbeiterwohnungen sind nicht mit Gas- und Wasserleitung versehen.

Die Zahl der sich um Wohnungen bewerbenden Genossen, welche ausser dem nicht fest normirten Eintrittsgeld auf den Geschäftsantheil zu 500 ℳ mindestens vierteljährlich 5 ℳ — wöchentlich 40 ₰ — einzuzahlen haben, ist bisher eine so grosse gewesen, dass stets das Loos über die Zuweisung der Wohnungen entscheiden musste.

Im übrigen mag aus den in bekannter Form gefassten Satzungen noch mitgetheilt werden, dass kein Genosse mehr als 10 Geschäftsantheile erwerben darf, dass der aus 5 Mitgliedern bestehende Vorstand auf Vorschlag des aus 6 Mitgliedern bestehenden Aufsichtsraths gleich dem letzteren von der Generalversammlung gewählt wird und dass, während die Genehmigung des Aufsichtsraths erforderlich ist:

1. bei Feststellung der Bedingungen für aufzunehmende Darlehne,
2. bei Abschluss der Verträge über den Erwerb und Bau von Vereinshäusern,
3. bei Abschluss der Miethsverträge,
4. bei Abschluss aller Verträge, deren Gegenstand 300 ℳ übersteigt,
5. bei Aufstellung der Geschäfts- und Kassenanweisungen,

der Vorstand und der Aufsichtsrath in gemeinsamer Sitzung beschliessen:

1. über Annahme und Abänderung der vorgelegten Baupläne,
2. über die Verdingungen an Unternehmer,
3. über Zuziehung und Entschädigung der Bausachverständigen,
4. über den Ausschluss von Mitgliedern.

Der Generalversammlung bleibt neben den sonst üblichen Angelegenheiten vorbehalten die Bestimmung des Höchstbetrags, welchen die den Verein belastenden Anleihen nicht überschreiten dürfen.

Die Erträgnisse der nur für Arbeiter erbauten Häuser werden nicht immer ausreichend sein, um die Verzinsung und die sonstigen Lasten zu decken; es ist deshalb als Aequivalent für das den Arbeitern bethätigte Entgegenkommen d i e E r l a n g u n g v o n n i e d r i g v e r z i n s l i c h e n B a u - u n d s o n s t i g e n H y p o t h e k e n a u s d e r A r b e i t e r - P e n s i o n s k a s s e ins Auge gefasst und auch erreicht worden.

Da sich mittlerweile auch die Privat-Bauthätigkeit stark entwickelt hatte und dadurch einen Druck auf die Wohnungsmiether auszuüben begann, so musste der Verein sich sagen, dass er in absehbarer Zeit nur durch geringere Verzinsung seiner Schulden imstande sein wird, seinen Mitgliedern billigere Wohnungen zu vermiethen, als sie sonst erhalten können. Solche Kapitalien dürfen zu gemeinnützigen Unternehmungen zum Wohle des Arbeiterstandes von Instituten

hergegeben werden, welche, wie die Invaliditäts- und Alters-Versicherungsanstalten[6]), sowie die Arbeiter-Pensionskasse die zur Fürsorge für die arbeitende Klasse gesammelten Vermögensmassen verwalten. Nach dem § 129 des Reichsgesetzes, betreffend die Invaliditäts- und Altersversicherung vom 22. Juni 1889 (R.-G.-Bl. S. 97), sind die verfügbaren Gelder der Versicherungsanstalten nach Maassgabe der Bestimmungen des § 76 des Unfall-Versicherungsgesetzes, nämlich in öffentlichen Sparkassen oder wie Gelder bevormundeter Personen — also in Preussen gemäss § 39 der Vormundschaftsordnung vom 5. Juli 1875 (G.-S. S. 431) — auf sichere Hypotheken oder Grundschulden verzinslich anzulegen.

In den s. Zt. dem Gesetzentwurf beigegebenen Motiven (S. 135) ist ausdrücklich auf die Erwerbung von Immobilien hingewiesen, „in welchen Kapitalien, deren Verausgabung für lange Zeit hinaus unwahrscheinlich ist, eine sichere Anlage, wenn auch vielleicht geringere Nutzung finden. Man kann dabei beispielsweise an den Bau oder die Erwerbung von Arbeiterwohnungen für Rechnung der Versicherungsanstalten denken."

Bei der Berathung dieses Punktes im Reichstage (Sten. Berichte von 1889 S. 1628) ist aus dessen Mitte der Wunsch ausgesprochen worden, es möchte seitens der verbündeten Regierungen dahin gewirkt werden, dass, wenn Arbeiterwohnungen von gemeinnützigen Gesellschaften und Genossenschaften von Arbeitern gebaut werden, ein Theil der von den Versicherungsanstalten angesammelten Gelder diesen und ähnlichen Zwecken zugewendet werden, worauf der Vertreter der verbündeten Regierungen erklärt hat, dass mit den qu. Mitteln „gemeinnützige Unternehmungen zum Wohle des Arbeiterstandes" gefördert werden dürfen unter der Voraussetzung, dass dieselben in sich die Gewähr der vollen Sicherheit tragen. (Vergl. den Kommentar zum Inv.- usw. Ges. von Bosse und von Wödtke, Anm. 2 zum § 129.)

Was die vom Vorstande der „Pensionskasse für die Arbeiter der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung" zu Berlin zu verwaltenden Bestände betrifft, welche bereits mehr als 22 Millionen Mark betragen und noch eine Anzahl von Jahren hindurch stetig wachsen, so bestimmt der § 73 der unter dem 15. Oktober 1890 im Einvernehmen mit dem Minister des Innern vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigten Satzungen, dass dieselben auch auf sichere Hypotheken oder Grundschulden und mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten theilweise in Grundstücken durch Bau oder Erwerb von Arbeiterwohnungen usw. angelegt werden können.

Für die Staatseisenbahn-Verwaltung darf man also — ausser in den Invaliditäts- und Alters-Versicherungsanstalten — in der Arbeiter-Pensionskasse dasjenige Institut und in dem § 73 der Satzungen diejenige Vorschrift erblicken, welche die bei der Berathung des Invaliditäts- und Alters-Versicherungsgesetzes verlautbarten wohlwollenden Absichten des Gesetzgebers gegenüber der Arbeiterbevölkerung zur Geltung bringen sollen.

Die sich hiernach zunächst aufwerfende Frage, ob die mit der Verwaltung der qu. Kasse betraute, der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin unterstellte, Behörde nicht selbst mit der Erbauung und Verwaltung von Arbeiterwohnhäusern in grösserem Umfange und an verschiedenen Orten befasst werden könne, hat aus geschäftlichen Gründen verneint werden müssen. Dafür ist aber der Kassenvorstand zur Erörterung der Frage veranlasst worden, ob nicht ein mässiger Theil des Kassenvermögens einem Theile der Kassenmitglieder dadurch nutzbar gemacht werden könne, dass daraus an solche Baugenossenschaften, welche, ausschliesslich oder überwiegend aus Bediensteten der Staatseisenbahn-Verwaltung bestehend, sich mit der Herstellung billiger und gesunder Wohnungen für ihre Mitglieder befassen, Kapitalien unter günstigen Bedingungen ausgeliehen werden.

In einer Sitzung des Gesammtvorstandes vom 30. Juni 1892 ist jene Frage bejaht und einstimmig beschlossen worden,

> dass ein Theil der Baarbestände der Pensionskasse an solche Baugenossenschaften, welche der Mehrzahl nach aus Bahnbediensteten, also Mitgliedern der Kasse, bestehen, als Darlehen zu mässigem Zinsfuss von nicht mehr als 3,5 % auf Hypothek gegeben werden können.

Die Festsetzung der Bedingungen sowie die Begrenzung der Sicherheit bei Gewährung solcher Darlehne soll jedem einzelnen Fall ebenso vorbehalten bleiben, wie die Gewährung sonstiger im Interesse der Förderung des Unternehmens wünschenswerther Erleichterungen.

Es sind jedoch „Grundzüge für die Beleihung von Grundstücken der Baugenossenschaften usw. aus Mitteln der Pensionskasse" aufgestellt worden, welche folgende hier speziell interessirende Punkte enthalten:

I. Hypothekendarlehen werden nur an solche Genossenschaften, welchen eine grössere Anzahl von Mitgliedern der Pensionskasse beigetreten ist, und im allgemeinen nur auf bereits fertiggestellte und Miethswohnungen für Arbeiter enthaltende Gebäude gewährt.

Solche Genossenschaften, welche der Mehrzahl nach aus Eisenbahnbeamten und aus nur wenigen Pensionskassenmitgliedern bestehen, sollen zwar unter Umständen auch Hypothekendarlehen erhalten, aber nur gegen pupillarische Sicherheit und Zinsen nicht unter 4 %. Sogen. Bauhypotheken werden nur ausnahmsweise (z. B. für den Fall zu IV) unter folgenden Bedingungen gewährt:

Abgesehen von dem dem Gläubiger einzuräumenden Recht der Ueberwachung des Baues und wiederholter Abschätzung des Gebäudes während der Bauausführung hat der Darlehensnehmer als eine der Unterlagen für die Bewilligung der Hypothek eine Taxe des zuständigen Kreisbauinspektors oder eines höheren bautechnischen Eisenbahnbeamten über die Richtigkeit und Angemessenheit der veranschlagten Bauwerthe vorzulegen. Alsdann wird der muthmaassliche Gesammtbetrag der Hypothek an erster Stelle für die Pensionskasse eingetragen und das Darlehn in Raten, welche wenigstens 4 Wochen vorher zu beantragen sind, ausgezahlt.

Bis zur halben Höhe des aus dem Kaufvertrage über das Grundstück sich ergebenden Kaufpreises wird das Darlehn noch vor dem Beginn des Baues gezahlt; fernere Zahlungen in Raten von nicht unter 5000 *M* erfolgen nach Maassgabe des Fortschrittes des Baues bis zu $^3/_4$ des durch einen der obenbezeichneten Baubeamten zu bescheinigenden Bauwerthes des Gebäudes.

Nach Fertigstellung desselben wird die Beleihungsgrenze gemäss den unter III mitzutheilenden Bedingungen normirt und das Grundstück mit der nun festgestellten Summe endgültig beliehen.

II. Diejenigen Baugenossenschaften, welche den Eigenthumserwerb von Grundstücken und Gebäuden durch die Arbeiter bezwecken, können nur insofern berücksichtigt werden, als Darlehn auf solche Gebäude gewährt werden, deren Eigenthumserwerb durch Mitglieder der Kasse bereits stattgefunden hat bezw. noch stattfinden soll.

III. Die mit 3,5 % verzinslichen und nach 6 monatlicher Kündigung, welche aber nur aus zwingenden Gründen stattfinden wird, rückzahlbaren Darlehne werden nur gegeben, wenn sie nebst Zinsen bei ländlichen Grundstücken innerhalb der ersten $^2/_3$ des durch ritterschaftliche, landschaftliche, gerichtliche oder Steuertaxe, bei städtischen innerhalb der ersten Hälfte des durch Taxe einer öffentlichen Feuerversicherungs-Gesellschaft, worunter nur die von den kommunalen Verbänden ausgehenden und durch Beamte der letzteren verwalteten Anstalten zu verstehen sind, oder durch gerichtliche Taxe

---

[6]) So hat die Invaliditäts- und Alters-Versicherungsanstalt der Provinz Brandenburg der dem beregten Zwecke dienenden „Berliner Baugenossenschaft, e. G. m. b. H." für einen Theil der zum 1/4. 92 fertiggestellten Häuser 100 000 Mark zu 4 % auf erste Hypothek innerhalb der Grenzen pupillarischer Sicherheit hergegeben und weitere Beträge für das folgende Jahr in Aussicht gestellt.

Die Schlesische Anstalt beabsichtigt, an Gemeinden, milde Stiftungen und Unternehmungen jährlich bis zu 1 Million Mark zu 3 % und gleichmässigen Tilgung binnen 50 Jahren auszuleihen. Gleich der Badischen Anstalt setzt sie die Beleihungsgrenze auf 80 % des Platz- und Bauwerthes der Häuser fest, während die Württembergische Anstalt anfangs dieses Jahres 370 000 *M* zu 3,5 %, innerhalb 75 % des letzteren, abgegeben hat.

zu ermittelnden Werthes oder wenn sie innerhalb des 15 fachen Betrages des Grundsteuer-Reinertrages der Liegenschaft durch hypothekarische Eintragung sichergestellt war. (Vergl. § 39 der Pr. Vorm.-O.)

IV. Wenn es sich um die Beleihung eines lediglich mit Miethswohnungen für die Kassenmitglieder versehenen Gebäudes handelt, so können mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten (§ 73 Nr. 5 der Satzungen) Hypotheken über die Grenze pupillarischer Sicherheit hinaus bis zur Höhe des vollen Bauwerthes zu noch geringerem Zinsfuss vergeben werden.

V. Die Schuldner sind zur Vermeidung der sofortigen Rückzahlung des Darlehns verpflichtet dafür zu sorgen, dass bis zur letzteren die mitverpfändeten Gebäude in zu vereinbarender Höhe bei einer dem Gläubiger genehmen öffentlichen Anstalt gegen Feuersgefahr versichert sind und dass der Gläubiger in den Besitz eines ihm genügenden Garantiescheines jener Anstalt gesetzt wird.

VI. Der Gläubiger ist berechtigt, sich wegen seiner Ansprüche nach seiner Wahl zuerst an die Unterpfänder oder unbeschadet seines Pfandrechtes an das übrige Vermögen der Schuldner zu halten.

VII. Der Darlehnssucher hat, abgesehen von sonst noch etwa erforderlichen Taxen, Urkunden usw., eine beglaubigte Abschrift des Grundbuchblattes usw. des zu beleihenden Grundstücks und bei Häusern die Feuertaxe einer öffentlichen Feuer-Versicherungsanstalt vorzulegen.

Mit Hilfe der von der Arbeiter-Pensionskasse gewährten Hypotheken zum Gesammtbetrage von etwa 100 000 *M.* ist also in Bromberg ein für 12 Arbeiterfamilien eingerichtetes schmuckes Haus in guter Gegend fertiggestellt und daneben ein ebenso grosses, welches am 1. Oktober 1894 bezogen werden soll, im Bau begriffen.

Mit dem Schlagwort „Arbeiterkasernen“ wird man hierzu vielleicht bemerken, dass diese Einrichtung den sozialpolitischen und hygienischen Grundsätzen widerspreche, welche für solche Wohnungen viel Licht und Luft, Freiheit der Bewegung, behagliche Abgeschlossenheit, Ruhe und Frieden erheischen.

Diesem Ideal, welches mehr in den später zu behandelnden „Heimstätten“ verkörpert wird, entsprechen die oben beschriebenen Wohnungen freilich nicht ganz. Allein das Bessere darf nicht der Feind des Guten werden. Augenscheinlich ist ein Haus, welches auf einem Fundament und unter einem Dach 6 bis 12 Wohnungen birgt, sehr viel schneller und namentlich billiger herzustellen, als 6 bis 12 Häuser, mögen diese auch noch so einfach sein. Die grössere Bodenfläche, die Vermehrung der Arbeitskräfte, sowie des Baumaterials, die Errichtung vieler einzelner Zubehöre, wie Aborte, Müllgruben, Waschräume usw., welche in einem für mehrere Miether bestimmten Hause von diesen gemeinschaftlich benutzt werden können, vertheuern den Bau von Einzelwohnhäusern besonders in den Städten derart, dass die Arbeiter die daraus sich ergebenden Miethspreise weder bezahlen wollen noch können. Es ist deshalb, wenn auch theoretisch anfechtbar, so doch praktisch richtig, zunächst das Erreichbare zu schaffen und wenn dies nicht blos in Hannover und in Bromberg, sondern — wie aus den Zeitungen und aus den dem Wohle der Arbeiter gewidmeten Zeitschriften zu ersehen — noch an vielen anderen Orten, wenn auch vorerst nur in bescheidenem Maasse, geschehen ist, so ist damit auch eine gewisse Gewähr dafür geboten, dass die am richtigen Ende angefasste Sache auch zielbewusst durchgeführt werden wird.

Der Besitz eines eigenen Hauses mit freundlichem Gärtchen, entfernt vom Lärm und Staube der Grossstadt, hat freilich etwas ungemein Bestechendes an sich. Die Erfahrungen aber, welche von den in dieser Richtung thätigen Arbeitgebern, Genossenschaften und arbeiterfreundlichen Vereinen gemacht worden sind, ermuthigen nicht gerade zum Festhalten an solchen Plänen. Theils die kostspieligere Erbauung, theils das dem Deutschen eigene Geselligkeitsbedürfniss oder andere Umstände lassen die Einzelhäuser an vielen Orten nicht recht aufkommen. Sehr richtig bemerkt deshalb Schäffle (a. a. O. S. 22):

„Der Reformbau wäre, was die Einrichtungen der Wohnungen, die Frage, ob Isolir- oder Kasernenbau, den Bau mit Gärten und kleinen Grundstücken dazu usw. betrifft, an keinerlei Schablonen zu binden. Lediglich das konkrete mannigfaltige Bedürfniss, wie es örtlich und zeitlich sich ergibt, wäre zur Richtschnur zu nehmen.“

Lechler denkt sich die Arbeiterwohnungen überhaupt mehr auf dem Lande, thunlichst in der Nähe einer die erforderliche Fahrgelegenheit bietenden Eisenbahnstation, ein Plan, welcher neuerdings von der vom Betriebsamt der Stadt- und Ringbahn zu Berlin für deren Arbeiter organisirten Genossenschaft aufgenommen ist,[7]) und kommt dadurch, dass er an Stelle des in den Städten vorgeschriebenen Massivbaues billige Fachwerksbauten hergestellt und jedes Haus mit Garten- oder Gemüseland versehen wissen will, schliesslich zur Ansiedelung von Arbeitern auf dem Lande, wie sie in Preussen schon lange durch die Rentenguts-Gesetzgebung angebahnt worden.

[7]) Wie in Nr. 59 S. 565 d. Ztg. gemeldet worden ist.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3623 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abonnement auf den Jahrgang 1894 des technischen Vereinsorgans (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3708 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Warschau-Wiener Eisenbahn auf Ergänzung der Bestimmungen in § 21 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3737 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Begleitschreiben zum Protokoll der am 11. und 12. Oktober d. J. in Bregenz abgehaltenen Ausschussitzung (abgesandt am 6. d. Mts.). Die nächste Sitzung soll am 19. April 1894 in Berlin stattfinden.

Aus dem Deutschen Reich.

Internationales Eisenbahn-Frachtrecht.

Dem Bundesrath ist folgende Zusatzerklärung zu dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr zugegangen:

Nachdem die Regierungen von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, der Niederlande, von Russland und der Schweiz es für zweckmässig erachtet haben, das bezüglich des Beitritts zu dem am 14. Oktober 1890 in Bern vollzogenen Uebereinkommen zu beobachtende Verfahren genau zu regeln, sind die Unterzeichneten über folgendes übereingekommen:

Die Staaten, welche an dem Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht betheiligt sind, können ihren Beitritt zu demselben erklären. Sie haben sich zu diesem Zweck an die Schweizerische Regierung zu wenden. Die gedachte Regierung wird den bezüglichen Antrag dem Centralbüreau zur Prüfung übermitteln und demnächst ihre Vorschläge den Vertragsstaaten mittheilen. Im Falle allseitiger Zustimmung wird die Schweizerische Regierung die Annahme der Beitrittserklärung dem betreffenden Staat und in gleicher Weise den Vertragsstaaten bekannt geben. Der Beitritt soll in Wirksamkeit treten einen Monat nach dem Datum der durch die Schweizerische Regierung erfolgten Bekanntgabe. Er schliesst von Rechtswegen die Annahme aller Bestimmungen des Uebereinkommens in sich. Die gegenwärtige Erklärung soll ratifizirt werden und der Austausch der Ratifikationsurkunde soll in der für das Uebereinkommen selbst gewählten Form thunlichst bald zu Bern erfolgen. Die Erklärung soll mit dem Tage des Austausches der Ratifikationsurkunde in Kraft treten und dieselbe Dauer wie das Uebereinkommen haben.

Der Zusatzerklärung, welche in Bern am 23. September d. J. unterzeichnet wurde, ist folgende, zur Mitvorlage an den Reichstag bestimmte, erläuternde Denkschrift beigefügt:

In dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisen-

bahn-Frachtverkehr ist der Beitritt weiterer Staaten nicht vorgesehen. Der Mangel einer bezüglichen Bestimmung hat sich fühlbar gemacht, als im Januar d. J. seitens des Fürstenthums Monaco die Aufnahme in das gedachte Uebereinkommen behufs Eintragung der im Fürstenthum belegenen Theilstrecke der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in die Liste der dem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen nachgesucht worden ist. Auch erscheint es nicht ausgeschlossen, dass das Bedürfniss des Hinzutritts von Staaten zu dem Uebereinkommen in weiterem Umfang hervortreten wird. Seitens der Vertragsstaaten ist es daher für zweckmässig erachtet worden, die Modalitäten des Beitritts generell zu regeln. Die in Bern auf Einladung der Schweiz zusammengetretene Konferenz hat die vorstehende Zusatzerklärung vereinbart, durch welche die Frage des Beitritts anderer Staaten in einfacher und zweckmässiger Weise geregelt wird. Etwaige Bedenken, die einem ohne weiteres freigestellten Beitritt entgegenstehen würden, erscheinen mit Rücksicht auf die den ursprünglichen Vertragsstaaten vorbehaltene Genehmigung ausgeschlossen.

Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs.

In Gemässheit des Schlussabsatzes der Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände (vergl. Nr. 43 S. 410 d. Ztg. bezw. Nr. 21 S. 189 des Reichs-Gesetzbl.) finden die in der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 28. Juli d. J. veröffentlichten Aenderungen der Anlage B. zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands (vergl. Nr. 57 S. 550 bezw. Nr. 59 S. 564 d. Ztg.) auch im Deutsch-Luxemburgischen Wechselverkehr Anwendung.

Aus dem Bayerischen Landtage.

In der Sitzung des Finanzausschusses vom 3. d. Mts. wurde bei der Berathung des Gesetzentwurfs über den Bedarf für die Erweiterungs-Neubauten der im Betriebe befindlichen Staatsbahnen der Ausbau der Station Günzburg, wofür 88 900 Mark in den Etat eingestellt sind, gewährt, ebenso der Ausbau der Stationen Mehring mit 54 800 ℳ und Münchberg mit 37 500 ℳ. Ausserdem wurden genehmigt: für anderweitige Stationsänderungen 50 000 ℳ, für Weichen- und Signalcentralisirung insgesammt 2 321 200 ℳ, für Bauleitung 102 200 ℳ und als Reservefonds 241 000 ℳ.

Auf eine Anfrage des Abg. Daller erklärte der Ministerpräsident Freiherr von Crailsheim, dass bis jetzt 186 Stationen für Centralisirung mit 5 506 709 ℳ bereits dotirt und noch 142 Stationen zu dotiren seien.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Erfurt. Wie aus der im Inseratentheil der heutigen Nummer enthaltenen Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt hervorgeht, ist am 6. d. Mts. die Bahnstrecke Floh-Seligenthal-Kleinschmalkalden dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Diese neue Bahn bildet die Reststrecke der Nebenbahn Schmalkalden-Kleinschmalkalden, deren erster Theil bis Floh-Seligenthal bereits am 3. November 1892 eröffnet wurde.

Die an der Reststrecke gelegene Haltestelle Kleinschmalkalden ist mit Empfangsgebäude, Güterschuppen, Ladestrasse und Laderampe ausgerüstet und wird mit Beamten besetzt. Dieselbe dient dem Personen-, Gepäck-, Güter-, Vieh- und Fahrzeugverkehr; nur die Annahme und Auslieferung von Privatdepeschen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Die schmalspurige Neubaulinie Herrnhut-Bernstadt, welche von der an der Löbau-Zittauer Linie gelegenen Station Herrnhut abzweigt, soll am 1. Dezember d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet werden mit folgenden Stationen und Haltestellen mit beschränktem Güterverkehr (H) sowie Haltepunkten für den Personenverkehr (PHp) ab Herrnhut (die Entfernungen von dort sind beigefügt): Niederstrahwalde PHp (1,53 km), Berthelsdorf bei Herrnhut H (3,32 km), Oberrennersdorf H (5,86 km), Niederrennersdorf PHp (7 km), Cunnersdorf a. d. Eigen H (8,69 km), Bernstadt (10,09 km).

Auf der Endstation Bernstadt wird voller Verkehr, auf den Haltestellen Berthelsdorf bei Herrnhut, Oberrennersdorf und Cunnersdorf a. d. Eigen Personen- und beschränkter Güterverkehr eingerichtet, während die Haltepunkte Niederstrahwalde und Niederrennersdorf lediglich dem Personenverkehre dienen werden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Die bisher nur dem Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Blankenburg bei Berlin ist am 1. d. Mts. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Bayerische Staatseisenbahnen. Auf dem Halteplatze Grossarmschlag der Lokalbahn Zwiesel-Grafenau können auch Wagenladungsgüter ent- und verladen werden.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist die Station Grabstede für den unbeschränkten Personenverkehr, sowie für die Annahme und Abfertigung von Leichen, Kleinvieh — soweit dieses im Vorläufer befördert wird — und Gütern in Wagenladungen eröffnet worden. Die Abfertigung von Gepäck, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen, sowie von Eil- und Frachtstückgut nach und von Grabstede bleibt ausgeschlossen.

Preussische Staatseisenbahnen.

Vorschriften für die Ermittelung und Meldung des Reparaturstandes der Betriebsmittel.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 17. Oktober d. J. Vorschriften für die Ermittelung und Meldung des Reparaturstandes der Betriebsmittel erlassen, welche an Stelle der für diesen Zweck in den einzelnen Direktionsbezirken bestehenden Bestimmungen treten. Dieselben sind in Nr. 30 des „Eisenbahn-Verordnungsblattes“ veröffentlicht worden.

Main-Neckarbahn.

Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht ist im Jahre 1892 im Personenverkehr zwar eine höhere Anzahl der beförderten Personen als im Jahre 1891 zu verzeichnen, jedoch ist die Einnahme daraus, ferner der Güterverkehr und die Einnahme aus demselben gegen 1891 zurückgeblieben. Der Grund für den Rückgang der Einnahme aus dem Personenverkehr liegt darin, dass der Schnellzugverkehr an Personenzahl geringer war, und zwar hauptsächlich infolge der Choleraepidemie, dass ferner eine stärkere Inanspruchnahme der billigeren Arten von Fahrkarten, wie Karten für Rückfahrten, Gesellschaftsfahrten, Arbeiter-Rückfahrkarten, sowie Militärfahrkarten stattgefunden hat. Der Rückgang im Güterverkehr, und zwar sowohl in der Beförderungsmenge als auch in der Einnahme ist auf die im Vorjahre während der Stockung im Schifffahrtsbetrieb der Bahn zugeführten bedeutenden Kohlentransporte, welche im Berichtsjahre nicht befördert wurden, zurückzuführen.

Im Jahre 1892 wurden befördert 3 736 806 Personen, 6 529 t Gepäck und 1 245 541 t Güter aller Art (ausschl. Postgüter), ferner 29 986 t frachtfreie Dienst- und Baugüter. Auf 1 km Betriebslänge wurden befördert 990 321 Personen; hiervon kommen auf die I. Wagenklasse 3,3 %, auf die II. Wagenklasse 24,0 %, auf die III. Wagenklasse 66,3 % und auf Militär 6,4 %. Der kilometrische Güterverkehr hat betragen 858 036 t; hiervon entfallen auf die Eilgüter 0,8 %, auf die Frachtgüter (einschl. Militärgüter), und zwar a) die Stückgüter usw. 12,3 %, b) die Wagenladungsgüter 85,6 %, und auf die lebenden Thiere 1,3 %.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 3 135 184 ℳ, aus dem Güterverkehr 3 469 746 ℳ und aus sonstigen Quellen 284 236 ℳ, überhaupt 6 889 166 ℳ bezw. auf 1 km Betriebslänge 71 022 ℳ. Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 45,5 %, aus dem Güterverkehr 50,4 % und aus sonstigen Quellen 4,1 %.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 896 498 ℳ, für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 728 264 ℳ, für den Verkehrsdienst 1 244 212 ℳ und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 1 385 450 ℳ, zusammen 4 254 424 ℳ, d. i. für 1 km Betriebslänge 43 860 ℳ. Die Betriebsausgaben betrugen 61,8 % der Betriebseinnahmen.

Von dem 2 634 742 ℳ einschl. eines Vortrags aus dem Vorjahre betragenden Ueberschusse wurden 19 952 ℳ zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen, 391 878 ℳ zur Verbesserung und Vermehrung der Betriebsmittel verwendet, 2 241 524 ℳ an die Staatskassen abgeführt und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

Lichtenberg-Wriezen.

Der Niederbarnimer Kreistag beschäftigte sich in seiner letzten Sitzung mit dem Eisenbahnprojekt Lichtenberg-Friedrichsfelde-Werneuchen-Wriezen. Die Bahnlinie soll vom Staat erbaut werden, sobald die betheiligten Kreise und Gemeinden sich zur Uebernahme von gewissen Leistungen verpflichten. Gegen diese Uebernahme an sich machten sich im Kreistage keinerlei Bedenken geltend, eine desto lebhaftere Debatte entstand dagegen bezüglich der zu befürwortenden Linie. Sowohl von der Stadt Alt-Landsberg, wie auch von den Gemeinden Seeberg und Hönow war in einer Petition gebeten worden, die Bahnlinie über Alt-Landsberg zu führen, und bei den Berathungen im Kreistage trat namentlich der Abg. Brädickow-Alt-Landsberg warm für diese Linie ein, während der Landrath v. Waldow die von der Staatsregierung projektirte

Linie befürwortete. Die Mehrheit entschied sich dann auch für die letztere Linie. Die vom Kreise übernommenen Leistungen belasten den Kreis mit 50 000 *M.*

Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn.

Auf der Tagesordnung der zum 24. d. Mts. einberufenen Generalversammlung der Gesellschaft stehen u. a. folgende Anträge: 1. Vermehrung des Aktienkapitals durch Ausgabe von 400 000 *M.* Stammaktien und 1 100 000 *M.* Vorzugsaktien; 2. Genehmigung des Pachtvertrages für das erste Betriebsjahr und eines Vergleiches mit dem Betriebsunternehmer über die letzte Abrechnung; 3. Genehmigung eines mit dem Kreise Anklam und zwei Bankhäusern über den Bau neuer Linien abgeschlossenen Vertrages.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits über Oesterreich-Ungarn.

Am 1. d. Mts. ist für den ununterbrochenen Eisenbahnverkehr zwischen Stationen der Preussischen, Sächsischen, Bayerischen, Württembergischen Staatsbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn und der Main-Neckarbahn einerseits und Stationen der Serbischen und Bulgarischen Staatsbahnen, sowie der Orientalischen Eisenbahnen andererseits ein direkter Gütertarif in Kraft getreten. (Vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau in Nr. 85 S. 808 d. Ztg.)

Besteuerung der Frachtbriefe.

Im Zusammenhang mit der Ausgestaltung des Reichs-Stempelwesens soll auch ein Stempel von 10 ₰ auf Frachtbriefe eingeführt werden, jedoch, da der 50 ₰-Post-Packetverkehr frei bleibt, auch die Eisenbahn-Frachtpapiere soweit frei gelassen werden, dass keine Ueberlastung des Eisenbahnverkehrs gegenüber dem Postverkehr eintritt. Einer gleichen Behandlung wie die Eisenbahn-Frachtpapiere sollen auch die des Schifffahrtsverkehrs unterliegen.

Berlin-Antwerpen.

Seit dem 1. d. Mts. sind die direkten Fahrpreise von Berlin (Stadtbahn und Potsdamer Bahnhof) nach Antwerpen über Hannover-Hamm-Dortmund-Duisburg-Rheydt-Vlodrop-Roermond bezw. über Magdeburg-Altenbeken-Soest-Elberfeld-Neuss-Rheydt usw. ermässigt und betragen für alle Züge I. Klasse 63,20, II. Klasse 47,40 und III. Klasse 32,90 *M.* bei 5tägiger Gültigkeitsdauer. Gleichzeitig sind für diesen Verkehr 9tägige Rückfahrkarten aufgelegt, welche I. Klasse 86,10, II. Klasse 65,20 und III. Klasse 43,30 *M.* kosten.

Weltausstellung in Chicago.

Nach einer Meldung des Vertreters der Deutschen Ingenieurausstellung in Chicago sind u. a. folgende Aussteller dieser Abtheilung mit Preisen ausgezeichnet worden: 1. das Königlich Preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten, 2. die Königlich Preussische Staatsbahnverwaltung, 3. das Königlich Bayerische Ministerium der Verkehrsanstalten, 4. die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in München, 5. die Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe.

Aus Russland.

Betriebsergebnisse der Südwestbahnen.

Dieselben hatten im Jahre 1892 eine Gesammteinnahme von 28 653 258 R. aufzuweisen, was pro Werst 10 277 R. ausmacht. In Bezug auf den Eingang der Einnahmen war das Jahr 1892 das ungünstigste des letzten Jahrfünfts. Die Südwestbahnen erzielten die Haupteinnahme aus der Beförderung von Frachtgut, wofür im Jahre 1892 19 810 219 R. vereinnahmt wurden. Aus der Beförderung von Passagieren und Eilgütern ergab sich für 1892 eine Einnahme von 5 160 140 R. Die Zahl der im Jahre 1892 beförderten Passagiere belief sich auf 3 638 013. Die Betriebsausgaben der Südwestbahnen bezifferten sich im Jahre 1892 auf 17 370 254 R. und es ergab sich ein Reingewinn von 11 283 004 R.

Eisenbahnprojekt Uleaborg zum Eismeer.

In gewissen Zwischenräumen treten immer wieder von neuem Pläne an die Oeffentlichkeit, eine Eisenbahnverbindung mit dem Weissen bezw. Eismeer herzustellen. Neuerdings haben sich nun Finnländische Ingenieure mit der Lösung der Frage beschäftigt. Nach einer Mittheilung der „Now. Wr.“ sind die beiden Ingenieure, welche zur Erforschung der projektirten Bahnstrecke von Uleaborg zum Eismeer an die Gestade dieses Meeres gereist waren, jetzt nach Helsingfors zurückgekehrt. Durch Schneefall waren sie in der letzten Zeit in Lappland bei ihren Forschungen sehr behindert worden und überhaupt hat sich herausgestellt, dass der Bau dieser Bahn in topographischer Hinsicht bedeutende Schwierigkeiten bietet. Die Kosten des Baues berechneten die beiden Ingenieure auf etwa 300 000 *M.* für 1 km.

Hiernach sind die Kosten, welche voraussichtlich durch diesen Bau entstehen würden, sehr namhaft und zwar sowohl absolut, als auch relativ, denn es ist eine sehr grosse Frage, ob jene Landestheile thatsächlich soviel Transportgüter herzugeben in der Lage sein werden, dass auf eine Verwerthung des Anlagekapitals gerechnet werden kann. Zunächst handelte es sich übrigens nur darum die Frage in technischer Beziehung zu prüfen, ob der Bau durchführbar sei, in dieser Beziehung scheint die Frage bejaht zu sein. Die von uns berührte ökonomische Frage wird wohl erst demnächst einer Untersuchung unterzogen werden.

Kanalprojekt Niemen-Windau.

Die Russische Presse, welche mit grosser Aufmerksamkeit den geheim gehaltenen Verhandlungen über den Russisch-Deutschen Handelsvertrag folgt und da nichts Positives bekannt wird, schon vielfach mit dem Faktum des Scheiterns rechnet, bemüht sich eifrig Wege ausfindig zu machen, durch welche der Russische Handel unabhängig von Deutschland gemacht werden könnte. Die im ganzen gut informirte „Nowoje Wrjemä“ beschäftigt sich gleichfalls mit diesem Thema und meint, dass ein Mittel, die üblen Folgen eines endgültigen Abbruchs der Handelsbeziehungen mit Deutschland abzuschwächen die Ausführung eines Projekts wäre, das in 3 Jahren schon 100 Jahre alt sein wird und das eben darin bestand, den Niemen mit einem der Russischen Ostseehäfen zu verbinden, wobei gleich das Augenmerk auf Windau gerichtet wurde. Wäre das damals von der Polnischen Regierung angeregte Projekt zur Ausführung gekommen, so wären alle den Niemen herabkommenden Waaren 40 Werst vor der Preussischen Grenze dem Windauschen Hafen zugeleitet worden. Die Frage wurde 1823 aufs neue aufgeworfen und die auf 12 Mill. Rubel geschätzte Arbeit begann sogar 2 Jahre später, wurde aber 1831 infolge des Polnischen Aufstandes unterbrochen und 1838 liess man die Idee ganz fallen. Abermals tauchte sie 1879 auf, wo sie aber wieder aus politischen Rücksichten nicht in Fluss kam.

Noch heute sind auf einer Strecke von 36 Werst — es handelte sich überhaupt nur um 10 Werst Verbindungskanal und 26 Werst Kanal zur Umgehung der stark gekrümmten Dubissa — mehr als deutliche Spuren der Arbeiten aus den 20er Jahren vorhanden, und zwar in solchem Umfange, dass das bereits Gethane leicht jetzt wieder ausgenutzt werden könnte.

Die „Now. Wr.“ führt nun aus, wie vortheilhaft dieses Projekt sei. Der Niemen bilde ja das Hauptglied eines Wassersystems, das einen grossen Theil des nord- und südwestlichen und mittleren Russlands und einen Theil von Polen umfasst. Aber er ergiesse sich ins Meer — in Preussen, was Handelsstädten, wie Tilsit, Königsberg, Memel zu gute komme für ihren Handel mit Russischen Waaren nach Dänemark, England, Norwegen, Holland. Jetzt gingen 40 Millionen Pud Russischer Produkte den Niemen hinunter nach Deutschland, anstatt in einen Russischen Hafen! Und man könne sich denken, wie Deutschland im Falle eines endgültigen Bruchs mit ihnen umgehen würde. Zudem könnte Windau mit Leichtigkeit in einen Handelshafen erster Klasse verwandelt werden. Der gleichnamige Fluss habe von 22 Werst vor seiner Mündung an eine Mindesttiefe von 22 Fuss; der 7 Werst vor der Mündung sich abzweigende Nebenarm Padkul, 6 Werst lang, aber gar von 30—40 Fuss und dabei gleichmässig hohe Ufer, so dass in den Jahren 1640—80 hier eine Herzoglich Kurische Werft sich befand, wo gleichzeitig 80 Kriegsschiffe liegen konnten.

So trefflich seien die Bedingungen des Windauer Hafens. Die Frage ist jetzt übrigens nicht blos in der „Now. Wr.“ angeregt worden, sondern, wie sie berichtet, vielmehr zuständigen Orts für den Fall eines Misserfolgs der Berliner Konferenz ernstlich behufs Ausführung des Projekts in Betracht gezogen worden. Ganz abgesehen von dem Zusammenhange, in welchem die Russische Presse die Frage behandelt, so muss zugestanden werden, dass dieses alte Projekt für Russland immerhin auch heute noch seine grosse Bedeutung haben könnte. Dabei darf nicht übersehen werden, dass, wie wir schon wiederholt darauf hingewiesen haben, Russland neuerdings seinen Wasserwegen ganz besonders grosse Aufmerksamkeit zuwendet, so dass das Projekt, ganz abgesehen von der Veranlassung für die Russische Presse, dasselbe in den Bereich ihrer Erwägungen zu ziehen, wohl diskutabel zu sein scheint. „

Tarifermässigung für Eisenbahnpassagiere III. Klasse.

Vom 6. Oktober d. J. ab ist für die Eisenbahnpassagiere III. Klasse von Moskau nach Tscheljabinsk und zurück via

Rjäsan und Tula ein gegen den direkten Normaltarif um 25 % ermässigter Tarif eingeführt; dieser Tarif ist der erste Versuch, im direkten Verkehr einen ermässigten Tarif für die Dauer eines ganzen Jahres einzuführen, da bisher die Russischen Eisenbahnen Tarifermässigungen im Passagierverkehr nur für die Sommerzeit nach Kurorten eintreten liessen.

Kiew-Woronescher Eisenbahngesellschaft.

Nach amtlicher Mittheilung ist die neuerbaute Bahnstrecke Kursk-Woronesch der Kiew-Woronescher Eisenbahngesellschaft am 8./20. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Nach Bekanntmachung der Verwaltung derselben Bahn vom 13. 25. Oktober steht die Eröffnung der Zweiglinien Kruty-Tschernigow, Kruty-Pirjatin, Konotop-Pirogowka, Korenevo-Sudscha und Korenevo-Rylsk ebenfalls bevor, für welche bereits die entsprechenden Tarife für den Transport von Eil- und Frachtgütern publizirt wurden.

Rjäsan-Uralsker Bahn: Strecke Uwarowo-Balaschow eröffnet.

In diesen Tagen wird die Strecke Uwarowo-Balaschow (88 Werst), welche zur Linie Tambow-Kamyschin der Rjäsan-Uralsker Gesellschaft gehört, dem Verkehr übergeben werden. Die neue Strecke ist eine Fortsetzung der Strecke Tambow-Ssamzur-Uwarowo, deren Eröffnung in Nr. 74 S. 714 d. Ztg. gemeldet wurde.*) Die Station Balaschow wird nach Vollendung der Balaschow-Charkower Bahn der neue Knotenpunkt sein, welcher das Netz der Südostbahnen mit dem Netze der Rjäsan-Uralsker Bahn verbindet.

Transkaukasische Bahn: Petroleumtransporte.

Die Naphta- und Petroleumtransporte von dem Quellengebiete bei Baku nach Batum bilden für die Transkaukasische Bahn einen sehr bedeutenden Transportartikel. Da nun aber die Bahn unter sehr schwierigen Verkehrsverhältnissen den Betrieb unterhalten muss, welche auch nicht gehoben worden sind durch den Bau des Tunnels, welcher den Ssuramski Perewall durchsticht, so sucht die Verwaltung der Transkaukasischen Eisenbahn um die Legung eines zweiten Geleises auf der ganzen Bahnlinie nach; die Kosten hierfür wären verhältnissmässig unbedeutend, während der Bau einer Petroleumleitung, welche gleichfalls in Betracht gezogen worden ist, die Einträglichkeit der Bahn stark vermindern und der Regierung etwa 150 Millionen Rubel zu stehen kommen würde.

Neben diesen Verhältnissen, die die Transportfrage berühren, sind es aber z. Zt. namentlich die Produktionsverhältnisse und die Absatzmöglichkeit, welche weite Kreise interessiren. In dieser Beziehung kann erwähnt werden, dass zur Zeit in Petersburg die Interessenten versammelt sind, um über Maassregeln zur Hebung der Industrie und des Absatzes der Naphta zu berathen.

Die Lage der Petroleummärkte ist zwar überall gedrückt, jedoch nirgends hat die Petroleumkrisis sich so scharf zugespitzt wie in Baku. Es hat in den früheren Jahren eine solche Ueberproduktion in Petroleum stattgefunden, dass jetzt die Märkte überfüllt sind. So hat der Bakusche Rayon ausgeführt:

1890 . .	68 379 048	Pud Beleuchtungsöle
1891 . .	74 251 548	„ „
1892 . .	78 521 926	„ „

Von der Russischen Petroleumproduktion gingen im Jahre 1892 67 % auf den Weltmarkt, wo das Russische Petroleum aber schwere Konkurrenz zu bestehen hat. Auf den innern Märkten ist die Lage des Russischen Petroleums günstiger, aber nicht genügend organisirt. Der Verbrauch Russischen Petroleums steigt zwar beständig, ist aber im Vergleich zu anderen Ländern noch sehr gering; in Russland kamen von 1877—1880 nur 3,2 Pfund pro Kopf der Bevölkerung, 1890—91 10 Pfund. Das Russische Petroleum hat demnach im Innern des Reiches selbst noch eine grosse Erweiterungsmöglichkeit seines Marktes, ebenso auch noch in Asien und speziell in Sibirien, das in nächster Zukunft eine bequeme Verbindung mit dem Europäischen Russland erhält, jedoch wird, wie bedeutend sich auch der Absatz Russischen Petroleums auf den innern Märkten des Reiches selbst erweitern mag, doch noch ein nicht unbedeutender Produktionsüberschuss bleiben, der seine Wege ins Ausland suchen muss. In den letzten Jahren vertheilte sich der Absatz Russischen Petroleums auf die einzelnen Märkte folgendermaassen:

Jahr	nach dem Batumer Rayon	nach Persien	ins Reich	insgesammt
	Millionen Pud			
1888	28,4	0,265	21,5	50,2
1889	37,1	0,385	24,0	61,5
1890	44,2	0,312	23,9	68,4
1891	47,3	0,363	26,5	74,2
1892	51,9	0,397	26,2	78,5

Im Jahre 1892 waren im Bakuschen Rayon 107 Fabriken thätig, die insgesammt 78 521 927 Pud Beleuchtungsöle gewannen, von diesen Fabriken produzirten 17 zusammen 60 344 112 Pud, die übrigen 90 Fabriken nur 18 177 815 Pud. Die 17 grossen Fabriken repräsentirten also 76,8 % der Gesammtproduktion.

Von dem gesammten exportirten Petroleum entfielen auf:

Länder	1891	1892	Länder	1891	1892
	Mill. Pud			Mill. Pud	
Oesterreich	5,4	6,2	Rumänien und Bulgarien	0,9	0,8
England	7,7	6,6	Indien	9,8	14,6
Deutschland, Belgien und Holland . . .	4,1	4,2	China	2,2	2,4
Frankreich	0,6	0,3	Japan	1,3	1,4
Italien	2,0	2,2	Aegypten	1,4	1,7
Türkei	4,3	3,3			

Ausserdem empfingen noch kleinere Beträge Spanien, Portugal, Griechenland, Arabien und Afrika.

Maassregeln zur Hebung des Getreideverkehrs.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten erwartet offenbar für den Herbst einen sehr lebhaften Getreideverkehr, was aus den ergriffenen Maassregeln deutlich hervorgeht. Zunächst hat es Ingenieure an den Hafen von Libau gesandt, welche in Gemeinschaft mit der Bahnverwaltung und der Kaufmannschaft alle Hebel in Bewegung setzen sollen, um einen grossen Getreideverkehr (namentlich Hafer für England und Frankreich) anstandslos abwickeln zu können.

Ferner ist vom Departement der Eisenbahnen den Eisenbahngesellschaften eine Reihe von Vorschriften zugegangen, die sofort in Kraft zu setzen sind und durch welche die Beförderung der Getreidefrachten beschleunigt werden soll. Waarenzüge, die auf einer Ueberführungsstation anlangen, sind der Nachbarbahn binnen 3 Stunden zu übergeben, desgleichen einzelne befrachtete oder leere Wagen; ferner ist die technische Aufsicht beim Beladen und Ausladen der Wagen zu verstärken und auf den grösseren Stationen nach Möglichkeit ein doppeltes Personal anzustellen, so dass die Arbeiten keine Unterbrechung erleiden.

Dasselbe Departement hat für die Zeit eines verstärkten Frachtverkehrs auf den Eisenbahnen folgende Ausnahmeregeln für die Dienstzeit des Zugpersonals gestattet. Die mittlere Erholungszeit für die Bedienungsmannschaft der Lokomotiven kann während 10 Tagen nur 9 Stunden in je 24 Stunden betragen; ein ununterbrochener Dienst auf der Lokomotive kann während 18 Stunden stattfinden, worauf jedoch mindestens eine 12 stündige Erholung eintreten muss. In Fällen, wo sich das Zugpersonal ermüdet fühlt, hat dasselbe sofort der Bahnobrigkeit hiervon Mittheilung zu machen, die ihrerseits verpflichtet ist, die entsprechenden Maassregeln zur Sicherung des Verkehrs zu treffen.

Aus Frankreich.

Betriebseröffnung.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Staatsbahnverwaltung ermächtigt, von der Neubaulinie Tours-Sargé die Strecke Châteaurenault-Montoire (22 km) mit den Zwischenstationen Authon Monthodon, Prunay Gassereau und Saint Arnoult dem Betriebe zu übergeben.

Konzessionsübertragung.

Durch Erlass vom 24. August d. J. ist genehmigt worden, dass an Stelle von Dufrane-Macard, Inhaber der Konzession für die zum Personen- und Gepäckverkehr bestimmte Pferdebahn le Raincy-Montfermeil, die Gemeinde le Raincy tritt.

*) Die dort erwähnten Strecken Tambow-Uwarowo und Tambow-(Uwarowo-)Balaschow sind beide Theile der Linie Tambow-Kamyschin.

Die Strassenbahnen des Jura.

Da die Compagnie des tramways du Jura, welche die Konzession für die Linie Saint Claude - Lons le Saunier erworben hatte, mit der Verwirklichung ihres Finanzplanes verunglückt ist, die betheiligte Bevölkerung aber lebhaft auf die Herstellung der Linie dringt, so hat der Generalrath des Juradepartements beschlossen, die Linie selbst zu bauen, die erforderlichen Mittel auf dem Anleihewege zu beschaffen und die Anleihe durch Steuerzuschlag zu decken. Der Betrieb wird dagegen an die Compagnie des chemins de fer du Périgord verpachtet werden.

Der Verkehr auf den Pariser Bahnhöfen in 1892.

Im Jahre 1892 sind auf den Pariser Bahnhöfen mit Ausnahme der Gürtelbahnstationen 43 513 168 Personen angekommen (gegen 39 295 440 in 1891), während 44 181 367 (40 099 850) Personen von dort abgefahren sind; der gesammte Personenverkehr belief sich demnach auf 87 694 535 (79 395 290) Personen. Auf die einzelnen Bahnhöfe entfielen 1892 folgende Zahlen:

Bahnhof	Abfahrt Personen	Ankunft Personen
Montparnasse-Staatsb.	74 764	79 306
Paris-Nord	6 820 435	6 784 962
Paris-Ost	4 597 484	4 625 854
Bastille-Vincennes	6 651 928	6 603 708
Saint Lazare	17 984 522	17 512 530
Montparnasse-West	2 407 501	2 382 718
Marsfeld	61 569	65 040
Paris-Orléans	1 882 463	1 839 717
Paris-Sceaux	1 179 821	1 145 718
Paris-P. L. M.	2 518 471	2 471 275
Batignolles und Bercy	2 409	2 340
Zusammen	44 181 367	43 513 168

An der Verkehrszunahme gegenüber dem Vorjahre waren sämmtliche Bahnhöfe betheiligt; am bedeutendsten war diese Zunahme beim Westbahnhof Saint Lazare mit 3 545 197 Personen und beim Nordbahnhof mit 1 988 697 Personen.

Der Güterverkehr der Pariser Bahnhöfe (Empfang und Versand) belief sich dagegen 1892 nur auf 8 397 500 (8 479 702) t; davon entfielen 7 899 313 (8 005 331) t auf den Frachtgut- und 498 187 (474 371) t auf den Eilgutverkehr. Letzterer ist also infolge der am 1. April 1892 in Kraft getretenen Tarifermässigung gestiegen und der Rückgang fällt allein dem Frachtgutverkehr zur Last.

Pariser Omnibusgesellschaft.

Die Omnibusgesellschaft beschäftigt sich damit, auf ihrer Pferdebahnlinie vom Louvres nach Versailles und Saint Cloud die Zugförderung durch Pressluft einzurichten; die betreffenden Lokomotiven werden ein Gewicht von etwa 18 t erhalten und 2 oder 3 Wagen zu ziehen haben. Ebenso will sie auf der noch im Bau befindlichen Linie von der Vincennesallee nach Saint Augustin den Pressluftbetrieb, der übrigens bisher in Paris und Umgegend noch nicht in Anwendung war, einführen; doch sollen auf dieser Linie Wagen verkehren, die in einer Abtheilung die Triebkraft führen und ausserdem noch Platz für 50 Personen enthalten.

Verfolgung von Eisenbahnvergehen.

Auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten ist die Bestimmung getroffen worden, dass die Stationsvorsteher direkt und gebührenfrei mit dem Staatsanwalt ihres Bezirks in telegraphischen Verkehr treten, um ihn von den auf den Eisenbahnen begangenen Verbrechen in Kenntniss zu setzen.

Zurückweisung ausländischer Kupfermünzen an den Bahnkassen.

Der Minister der Finanzen hat denjenigen der öffentlichen Arbeiten darauf aufmerksam gemacht, dass trotz des unbedingten Ausschlusses ausländischer Kupfermünzen diese in erheblicher Menge in den Münzverkehr Frankreichs eintreten und dass sich diese Lage trotz der Maassregeln der Aufsichtsbehörde noch verschlimmern dürfte, weil 2 Staaten fast gleichzeitig neue derartige Münzen prägen lassen. Der Finanzminister ist der Ansicht, dass eine wirksame Abhilfe durch die Wachsamkeit der Zollämter und die Zurückweisung der Münzen an den Staatskassen allein nicht erzielt werden könne, wenn sich nicht auch die Eisenbahnen diesem Vorgehen anschliessen würden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher durch Rundschreiben vom 29. September d. J. den Eisenbahngesellschaften nahegelegt, derartige Münzen an ihren Kassen zurückweisen zu lassen und zu diesem Zweck in allen Stationen an weit sichtbarer Stelle vom Minister zu liefernde bezügliche Bekanntmachungen anschlagen zu lassen, aus welchen das Verbot ausländischer Kupfermünzen in Frankreich zu ersehen ist.

Aus Nordamerika.

Die Zukunft der Stahlschienenfabrikation.

Die „Railroad Gazette“ wendet sich gegen die Auffassung, als ob die längere Haltbarkeit der Stahlschienen den Bedarf schmälere, dergestalt, dass fernerhin die Stahlschienenindustrie hauptsächlich auf die Neubau- und Erweiterungslinien angewiesen sei. Der Ersatz von Eisen durch Stahl sei schon seit Jahren kaum mehr in Frage gekommen; es handelt sich einestheils um den Ersatz abgenutzter Stahlschienen oder solcher von zu geringer Tragfähigkeit durch neue. Und dass diese Umbauten einen sehr bedeutenden Umfang haben, zeigt die folgende Tabelle:

Jahr	Erzeugung von Stahlschienen	davon wurden verbraucht	
		für neue Bahnen	für Erneuerungen
	t	t	t
1889	1 458 297	518 400	939 897
1890	1 786 778	534 900	1 251 878
1891	1 225 874	389 900	835 974
1892	1 440 264	446 700	993 564

Eisenschienen wurden in den Jahren 1889 bis 1892 nur in geringem Umfange ausgewechselt. Es kamen zum Umbau in diesen Jahren 1 917, 9 817, 940, 836 Englische Meilen Bahnlänge. Wenn man sich vergegenwärtigt, dass auf die Englische Meile Bahn, die Nebengeleise eingerechnet, etwa 100 t Schienen kommen, so ist zu ersehen, dass die Auswechselung des Eisens an dem Verbrauch nicht in hohem Maasse betheiligt ist. Dasselbe zeigt auch ein Vergleich namentlich der beiden Verbrauchszahlen für 1891 und 1892 mit den Umbaulängen.

Eisenbahntag im Jacksonpark.

Am Jahrestage der Eröffnung der Manchester und Liverpoolbahn, welche am 15. September 1830 stattfand, fand im Jacksonpark eine Festlichkeit statt, bei der die Entwickelung des Eisenbahnwesens in einer Festrede beleuchtet wurde. Der Redner, Präsident M. E. Ingalls von der Cleveland, Cincinnati, Chicago und St. Louisbahn, verbreitete sich auch des Längeren über die Arbeiterfrage, soweit sie die Eisenbahnen berührt, und meinte, dass die Lösung in einer Art der Gewinnbetheiligung gefunden werden könne.

Nach Schluss der Rede wurde den Beamten der Englischen Nordwestbahn, zu deren Netz die Manchester und Liverpoolbahn jetzt gehört, durch das Kabel ein Gruss übermittelt, worauf Mr. Brocklebank von der Nordwestbahn einen Ueberblick über die Entwickelung der Linien seiner Gesellschaft gab.

An dem Tage wurden auch interessante Probefahrten mit der auf der Ausstellung befindlichen elektrischen Lokomotive der Amerikanischen Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft und einer Verschublokomotive der Baltimore und Ohiobahn unternommen, bei der die elektrische Lokomotive unterlegen ist.

Ueber verschiedene Arten von Verbindungen des Schienenstosses

ist von einem Sonderausschuss der Roadmasters Association bei der 11. Jahresversammlung, welche in Chicago am 12., 13. und 14. September d. J. abgehalten wurde, berichtet worden. Das Gutachten lautete schliesslich dahin, dass bisher keine Stossverbindung bekannt geworden sei, welche der Winkellaschen-Verbindung überlegen wäre. Dem Ausschuss sind die Stossverbindungen von Long, Heath, Mc. Conway & Torley, Price, der kontinuirliche Stoss und die Verbindungen von Eno und Niles zur Prüfung überwiesen worden.

Ueber den Long'schen Stoss wird günstig berichtet und wenn derselbe mit Bezug auf die Einzelheiten nochmals sorgfältig geprüft und in einigen Punkten geändert werde, würden sich fernere Proben damit wohl empfehlen. Die Heath'sche Stossverbindung bedarf, ehe sie für eine Probe reif ist, wesentlicher Verbesserungen. Die Mc. Conway & Torley'sche Verbindung ist kein eigentlicher Schienenstoss, sondern nur ein Zubehör, das indess unter Umständen, besonders auf verkehrsreichen Bahnen mit Schienen von nur geringer Tragfähigkeit gute Dienste leisten könne. Der Price'sche Stoss kommt in verschiedenen Ausführungsformen vor; die meisten taugen nichts und keine Form dürfte schweren Verkehr aus-

halten, wenn nicht erhebliche Verbesserungen vorgenommen werden. Der Eno'sche Stoss ist verfehlt. Der Niles'sche Stoss ist scharfsinnig erdacht, aber seine Vorzüge sind für den Ausschuss nicht klar geworden.

Ausser den vorstehend genannten Verbindungen hat der Ausschuss noch eine Reihe weiterer in Betracht gezogen, mit denen Versuche empfohlen werden. Es sind dies der M. W. Thomson'sche Stoss, der auf der Chicago und Nordwestbahn im Gebrauch sein soll, der von Richard P. Morgan, mit dem auf der Chicago, Burlington und Quincybahn Probestrecken gelegt sein sollen, der Stoss von C. S. Churchill, der auf der Norfolk und Westernbahn erprobt wird, der F. A. Delano'sche Stoss, angewendet auf der Chicago, Burlington und Quincybahn und der Clark-Fisher'sche dreifache Stoss.

Am Schluss des Gutachtens mahnte der Ausschuss, auf die Durchbildung der Stossverbindungen recht grosse Sorgfalt zu verwenden, insbesondere auch darauf zu sehen, dass sie dem Querschnitt der zu verwendenden Schienen genau angepasst sind. Die Bahnen sollten einen mässigen Betrag für Versuche auswerfen und diese durch besonders befähigte Leute überwachen lassen.

Ein neues Eisenerzsyndikat,
welches unter der Firma „The Lake Superior Consolidated Iron Mines" mit einem Kapital von 120 Millionen Mark soeben gebildet worden ist, droht den kleineren Gruben und Verfrachtern des Gebietes, welches der Ring umfasst, den Lebensfaden zu kürzen. Das Syndikat, welches mit der Standard Oil Trust Company und verschiedenen Bahnen Fühlung hat, wird die Förderung aus 10 Minen des Mesabibezirkes vollständig beherrschen, von denen 4 oder 5 mit Dampfgrabmaschinen von der Oberfläche abgebaut werden können, nachdem die obere Erdschicht abgedeckt ist. Auch die Lager der Amerikanischen Eisengesellschaft in Cuba und die Rockefeller'schen Interessen an den Colbysyndikatminen liegen in der Hand des neuen Syndikats. Es hat ferner die Mehrheitskontrole über die Duluth, Mesabi & Northern Railroad, das neue Dock in Duluth und die neuen Docks in Conneaut, Ohio. Leonidas Merritt ist der Präsident des neuen Rings. Die Meinung ist, dass dieser mit gedrückten Preisen arbeiten muss, um für die nothwendige starke Förderung sich den Markt zu erhalten.

Die Beraubungen der Eisenbahnzüge,
welche in den Vereinigten Staaten an der Tagesordnung sind, haben jetzt zur Folge gehabt, dass der Kongress der Frage näher getreten ist, wie dem Unwesen zu steuern sei. Die „Railroad Gazette" meint, dass die Räubereien sich nicht etwa in l e t z t e r Zeit besonders vermehrt hätten. In der ersten Hälfte dieses Jahres sind 21 mehr oder minder erfolgreiche Raubanfälle verübt worden, von denen 67 % auf die Staaten Jowa, Texas, Kansas, Nebraska, das Indianergebiet und Oklahoma entfallen. Der Senator Peffer wünscht, dass der Senat die Angelegenheit weiter untersuchen solle und Caldwell, der Abgeordnete von Ohio, will die Raubanfälle, wenn eine Person dabei getödtet wird, als Mord behandelt wissen. Ob aus den Vorschlägen Greifbares sich ergeben wird, bleibt abzuwarten.

Die Lage des Eisenbahnverkehrs
scheint der „Railroad Gazette" jetzt weniger ungünstig, als vor einigen Wochen. Das Blatt ist der Ansicht, dass das Geschäft bald wieder seinen gewöhnlichen oder wenigstens seinen natürlichen Verlauf nehmen werde. Von der jüngsten Krisis wurden verschiedene Verkehrszweige gar nicht in Mitleidenschaft gezogen. Ebenso viel Getreide, Vieh und Futterstoffe und dergleichen wie früher würden auch jetzt befördert, freilich wohl etwas später als sonst. Dagegen hat sich die Produktion — zum Theil sehr stark — vermindert, was für die Beförderung einen nicht wieder gut zu machenden Verlust bedeutet. Die Arbeiterwelt hat hart zu leiden und die Einnahmen aus dem Vergnügungsverkehr sind wesentlich geschmälert. Die Besserung der Verhältnisse hängt wesentlich davon ab, dass die Unternehmungslust, welche infolge der Panik einer übergrossen Vorsicht Platz gemacht hat, wieder auflebt.

Der Bericht der Regierung über den Ernteausfall,
welcher die Lage am 1. September d. J. darstellt, ist nicht ermuthigend. Das Gesammtergebniss ist schlechter als in irgend einem Jahre seit 1881. Gegen das vergangene Jahr, wo der Weizen einen guten, die übrigen Hauptfruchtarten aber mässigen Ertrag lieferten, ist ein Rückgang in allen Arten der Felderzeugnisse: Weizen, Roggen, Hafer, Baumwolle und Tabak festzustellen. Der Gesammtertrag an Roggen vom Vorjahre wird freilich durch die wesentlich vermehrte Ausdehnung der bestellten Flächen annähernd wieder erreicht, doch hat dieser Umstand in Anbetracht der schlechten vorjährigen Ernte wenig zu sagen. Die Weizenernte ist um etwa 8 %, die Baumwollenernte um 3⅓ % geringer als im Vorjahre, Hafer hat ebenfalls einen etwas geringeren Ertrag. Die Lage der Baumwollenernte hat sich nach dem 1. September d. J. noch weiter verschlechtert, besonders in Texas. Der Preis des Weizens bleibt gedrückt, und obwohl er kürzlich etwas in die Höhe gegangen ist, so ist er doch geringer als in den früheren Jahren reichster Ernte. Roggen und Baumwolle jedoch halten gute Preise. Die Qualität der Waare ist natürlich nicht allenthalben die gleiche. Der Weizen ist ausgezeichnet gerathen in Washington; in allen Pazifischen Staaten ist die Qualität eine gute. Die Roggenernte ist in Jowa und Missouri, zwei grossen Kornstaaten, gut, in Illinois, Indiana und Ohio, ebenfalls grossen Kornstaaten, schlecht, und in Kansas und Nebraska, den anderen beiden grossen Kornstaaten, weniger gut ausgefallen als im vorigen Jahre. Baumwolle ist am schlechtesten gerathen in Texas, welches nur $^1/_3$ der vorjährigen Produktion zeitigte; eine schlechte Ernte hat auch Südcarolina gehalten. Für Texas fällt die schlechte Baumwollenernte indess nicht in dem Maasse ins Gewicht, wie für den letztgenannten Staat, da Texas ausserdem viel Korn zieht, ferner aber ausserordentlich viel Vieh, besonders Schafe züchtet. In den Golfstaaten östlich von Texas und Georgia ist die Lage der Baumwollenernte nicht weniger schlecht. Bei der allgemeinen traurigen Geschäftslage des Landes lasten die Folgen des Ernteausfalls, wenn nicht die Berichte gar zu dunkel gefärbt sind, doppelt schwer auf dem Lande.

Urtheile.

v. O. **Verunglücken eines Passagiers beim Versuch des Eisenbahnbeamten, sein Mitfahren mit dem schon im Gange befindlichen Zuge zu verhindern; eigenes Verschulden?** Kläger ist am 6. September 1890 auf dem Bahnhofe zu G. zu Schaden gekommen. Der Berufungsrichter stellt den Vorgang dahin fest: Kläger machte, um noch die Beförderung mit dem um 8 Uhr 50 Min. Abends abgehenden Zuge zu erreichen, den Versuch einen Wagen IV. Klasse zu besteigen, als der Zug sich schon in Bewegung befand. Dies gelang ihm insoweit, dass er auf eines der Trittbretter unter der in das Innere des Wagens führenden Plattform gelangte und dort festen Fuss fasste; er wurde dann von dem Stationsvorsteher P., der das Besteigen des Wagens durch den Kläger und sein Mitfahren verhindern wollte, angefasst, verlor den Halt, fiel von dem Wagen herunter zwischen den Bahnsteig und den in Bewegung befindlichen Zug und erhielt eine Verletzung des linken Beins. Kläger nahm den Eisenbahnfiskus auf Grund des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes auf Schadenersatz in Anspruch und beide Instanzen erklärten den letzteren dem Grunde nach für gerechtfertigt. Mit Rücksicht auf die Ausführungen des Gerichts I. Instanz, welches ein überwiegendes Verschulden auf seiten des P. annahm, fügte Beklagte in der Berufungsinstanz hinzu: Wenn P. den Kläger wirklich angefasst haben sollte, so würde darin ein Verschulden nicht gesehen werden können, weil P. behufs Verhinderung einer noch in der Ausführung begriffenen Kontravention, die nicht anders zu verhindern gewesen sei, gehandelt und sich somit in rechtmässiger Ausübung seiner amtlichen Befugnisse befunden habe, weil er auch bei der Kürze der Zeit, worin sich der Vorfall abgespielt, nicht in der Lage gewesen sei, in Ruhe Erwägungen anzustellen, welche Maassnahmen zweckdienlich seien; jedenfalls würde die überwiegende Schuld auf seiten des Klägers sein; das Verhalten des Klägers sei auch insofern kausal, als er die Handlung des P. hervorgerufen und es veranlasst habe, dass P. in grösster Eile und ohne ruhige Ueberlegung habe eingreifen müssen. Diesen Einwand hat das Berufungsgericht verworfen: „Kläger habe bereits auf dem Trittbrett des Eisenbahnwagens festen Fuss gefasst gehabt, als er von P. herabgezogen worden sei, nachdem letzteres erfolgt, habe er den Halt verloren; demnach sei nicht allein mit der Möglichkeit zu rechnen, sondern es sei in hohem Grade wahrscheinlich, dass ohne das Einschreiten des Stationsvorstehers P. der Unfall sich nicht ereignet haben würde; es lasse sich daher nicht behaupten, dass das schuldhafte Handeln des Klägers in unmittelbarer Kausalbeziehung zu dem eingetretenen Unfall stehe; die Ansicht, dass das in Widerspruch zu den bahnpolizeilichen Vorschriften stehende Verhalten des Klägers kausal für den Unfall jedenfalls aus dem Grunde geworden sei, weil es das Einschreiten des P. provozirt habe, könne nicht für richtig erachtet werden; es würde dem Sinne des Reichs-Haftpflichtgesetzes nicht entsprechen, wenn man eine so entfernt liegende Kausalität genügen lassen wollte, um der Eisenbahnverwaltung Befreiung von ihrer gesetzlichen Haftpflicht zu gewähren. — „Nach § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes haftet der Eisenbahnunternehmer nicht für den Unfall, wenn derselbe durch eigenes Verschulden des Verletzten oder Getödteten verursacht ist. Es ist nicht erforderlich, um die Haft des Eisenbahnunternehmers auszuschliessen, dass der Unfall u n m i t t e l b a r durch ein Verschulden des Verletzten herbeigeführt sei. Das Berufungsgericht irrt daher, wenn es eine unmittelbare Kausalbeziehung oder eine besonders nahe Kausalität zwischen dem Verschulden und dem Unfall verlangt, um die Haft des Eisenbahnunternehmers aus-

zuschliessen. Kläger macht zwar geltend, es sei dies unerheblich, da das Berufungsgericht thatsächlich jeden ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Verschulden des Klägers und dem Unfall verneine; allein dies trifft jedenfalls in Bezug auf die Behauptung des Beklagten, dass Kläger insofern den Unfall selbst verschuldet habe, als sein unerlaubtes Verhalten das Einschreiten des Stationsvorstehers provozirt habe, nicht zu. Dieses Einschreiten beruhte allerdings auf dem freien Entschluss des Stationsvorstehers und es liesse sich das Bedenken erheben, ob nicht schon deshalb ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Verschulden des Klägers und den durch das Eingreifen des Stationsvorstehers entstandenen Folgen ausgeschlossen sei; aber man darf auch hier den Begriff des ursächlichen Zusammenhanges nicht in einem rein mechanischen Sinne auffassen; man muss vielmehr einen solchen Zusammenhang auch dann als vorhanden annehmen, wenn durch das Verschulden eine Lage herbeigeführt ist, die es einem anderen zur Pflicht macht, einzugreifen und durch dieses Eingreifen der Schaden entstanden ist. Danach würde es sich vorliegend fragen, ob der Stationsvorsteher sich infolge des unerlaubten Verhaltens des Klägers zu einem Einschreiten, wie es stattgefunden hat, verpflichtet halten konnte und ob Kläger ein derartiges Einschreiten hätte voraussehen können." (Seuffert, Archiv, N. F., Bd. XVIII., S. 389 f.)

Vom Büchertisch.

Die durch das Berner Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr geschaffenen neuen Rechtsnormen, erörtert von Ernst Rutz, Königlicher Regierungsdirektor bei der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (in Seuffert's Blättern für Rechtsanwendung, Jahrg. 1893 Nr. 1—5).

Der Verfasser obiger Abhandlung, welcher als Kommissar des Deutschen Reichs an den Berner fachmännischen Konferenzen von 1878, 1881 und 1886 theilgenommen hat, die zum Abschluss des Internationalen Uebereinkommens führten, gibt in anschaulicher, von gründlicher Sachkenntniss zeugender Darstellung eine gedrängte Uebersicht der Geschichte und des wesentlichen Inhalts dieses epochemachenden Werkes. Dabei werden vorzugsweise die Neuerungen hervorgehoben, welche dieser im grossen und ganzen auf dem System des Deutschen Frachtrechts fussende Staatsvertrag dem letzteren Rechte gegenüber gebracht hat und die fast sämmtlich auch in die Deutsche Verkehrsordnung übergegangen sind. Diese Neuerungen liegen bekanntlich vorzugsweise in der strengeren Haftung der Bahnen und in der Festsetzung von den Bedürfnissen und Fortschritten im Handel und Verkehr mehr als bisher Rechnung tragenden Verpflichtungen derselben.

Nachdem die charakteristischen Momente des neuen Internationalen Eisenbahn-Frachtrechts auch in dieser Zeitung bereits mehrfach erörtert worden sind, kann von einem näheren Eingehen auf die Einzelheiten der Darstellung hier um so eher abgesehen worden, als wir mit den Ausführungen des Herrn Verfassers fast durchweg einverstanden sind.

Nur in einem wichtigen Punkte vermögen wir uns der Ansicht des geehrten Autors nicht anzuschliessen. So wenig zu verkennen ist, wie de lege ferenda gute innere Gründe dafür sprechen mögen festzusetzen, dass die Bestimmung des Art. 26 Abs. 2 des Internationalen Uebereinkommens auch auf die Fälle des Art. 15 zu erstrecken seien, dass somit nicht nur für die Legitimation zur Erhebung der Klage aus dem Frachtvertrag, sondern auch für die Ausübung des Verfügungsrechts des Absenders die Beibringung des Frachtbriefduplikats durch die Zustimmung des Empfängers ersetzt werden könne, so scheint uns doch eine dahin gehende Auslegung der gegebenen Vorschriften — im Hinblick auf die aus den Protokollen der II. Konferenz (S. 108/109 zu Art. 26 Abs. 2) klar ersichtliche entgegenstehende Anschauungsweise, welcher entsprechend die fragliche Bestimmung absichtlich nur in den Art. 26 und nicht in den Art. 15 aufgenommen worden ist[1], — mit Nothwendigkeit ausgeschlossen zu sein.

Ein besonderer Vorzug des in Rede stehenden Aufsatzes ist die überaus lichtvolle, ebenso wissenschaftlich als gemeinfasslich gehaltene Darstellungsweise. Wir können dem Verfasser für diesen höchst werthvollen Beitrag zum Verständniss der in Bern geschaffenen neuen Rechtsnormen nur dankbar sein. G......r.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: der Präsident der Eisenbahndirektion in Breslau, Kranold, in gleicher Amtseigenschaft an die Eisenbahndirektion in Berlin, der Präsident der Eisenbahndirektion in Erfurt, Wehrmann, in gleicher Amtseigenschaft an die Eisenbahndirektion in Breslau, der Geheime Regierungsrath Göring, bisher in Altona, nach Erfurt behufs Wahrnehmung der Geschäfte des Präsidenten der Eisenbahndirektion daselbst, der Ober- und Geheime Regierungsrath Simson, bisher in Erfurt, nach Altona als Dirigent der II. Abtheilung der Eisenbahndirektion daselbst, der Regierungsrath Krönig, bisher in Breslau, nach Erfurt behufs Wahrnehmung der Geschäfte des Dirigenten der II. Abtheilung der Eisenbahndirektion daselbst, der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor von Milewski, bisher in Stallupönen, als Mitglied an das Betriebsamt in Bromberg.

Verliehen ist: dem Regierungs- und Baurath Kirsten in Breslau die Stelle des Direktors des Betriebsamts (Breslau-Tarnowitz) in Breslau, den Regierungsräthen Pedell in Bromberg die Stelle eines Mitglieds der Eisenbahndirektion daselbst, Dr. Rohr in Frankfurt a/M. die Stelle eines Mitglieds der Eisenbahndirektion daselbst, Schwabach in Köln die Stelle eines Mitglieds der Eisenbahndirektion (linksrheinische) daselbst, Wache in Elberfeld die Stelle eines Mitglieds der Eisenbahndirektion daselbst, den Regierungsassessoren Dr. Polenz in Erfurt die Stelle eines Mitglieds des Betriebsamts daselbst, Rüdlin in Altona die Stelle eines Mitglieds des Betriebsamts in Hamburg unter Belassung in der Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion in Altona, und Schwarzenberg in Münster die Stelle eines Mitglieds des Betriebsamts (Wanne-Bremen) in Münster.

Ernannt sind: der Regierungs-Baumeister Voss in Ratibor unter Verleihung der Stelle eines Mitglieds des Betriebsamts daselbst zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor und der Eisenbahn-Verkehrskontroleur Brandt in Kattowitz unter Verleihung der Stelle eines Mitglieds des Betriebsamts daselbst zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor.

Der Regierungs- und Baurath Hellwig, Mitglied des Betriebsamts (Deutz-Giessen) in Köln-Deutz, ist gestorben.

Sächsische Staatseisenbahnen.

Ernannt sind: der Bauinspektor Max Rudolf Hempel in Annaberg zum Betriebsinspektor bei der Betriebs-Oberinspektion Zwickau, die Regierungs-Baumeister Paul Adolf Ernst Georg Feige bei der Bezirks-Bauinspektion Chemnitz zum Bauinspektor (Vorstand der Bausektion Stollberg) und Maximilian Theodor Alfred Gallus bei der Bauinspektion Greiz zum Bauinspektor beim Sektionsbüreau Altchemnitz, der geprüfte Civilingenieur für Maschinenwesen Emil Telle zum Regierungs-Baumeister bei der Staatseisenbahn-Verwaltung und der geprüfte Civilingenieur Georg Ottomar Reinhold Stauss zum Regierungs-Baumeister.

Versetzt sind: die Bauinspektoren Volkmar Julius Ackermann beim Staatseisenbahn-Neubau (Vorstand der Bausektion Stollberg) als Bauinspektor nach Adorf und Karl Eduard Gruner beim Staatseisenbahn-Neubau (Vorstand der Bausektion Altchemnitz) als Bauinspektor an die Bauinspektion Döbeln II, sowie der Regierungs-Baumeister Richard Moritz Trautmann bei der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz an das Sektionsbüreau III für die Bahnhofsbauten in Dresden.

Ferner sind in gleicher Eigenschaft versetzt: der Betriebsinspektor bei der Betriebs-Oberinspektion Zwickau Paul Heinrich Löser zur Betriebs-Oberinspektion Chemnitz;

die Bauinspektoren Manfred Krüger vom Bau der Loschwitz-Blasewitzer Brücke an das Sektionsbüreau IV für die Dresdner Bahnhofsbauten, Paul Mehr von Adorf nach Plauen i. V. und Traugott Otto Katzer bei der Bauinspektion Döbeln II an die Bauinspektion Annaberg;

die Regierungs-Baumeister Karl Heinrich Reinhold von Adorf nach Wilkau, Karl Paul Lehmann bei der Bau-Hauptverwaltung in Dresden zum Abtheilungs-Ingenieurbüreau I in Freiberg, Richard Leonhard Müller beim Bau der Eisenbahn Falkenstein-Muldenberg zum Sektionsbüreau Altchemnitz der Würschnitzthalbahn, Ernst Maximilian Pietsch beim Sektionsbüreau Altchemnitz der Würschnitzthalbahn nach Dresden an das Sektionsbüreau II für die Dresdner Bahnhofsbauten, Emil Fickert beim Sektionsbüreau Bautzen an die Bauinspektion Plauen i. V., Arthur Worgitzky vom Bau der Loschwitz-Blasewitzer Brücke an das Sektionsbüreau Olbernhau, Ernst Moritz Arndt von der Bauinspektion Leipzig I an die Bau-Hauptverwaltung und Hugo Leopold Walther von Metzsch im Ingenieur-Hauptbüreau zur Bauinspektion Chemnitz I.

Die Regierungs-Baumeister Max von Finckh und Ernst Bornemann sind aus der Königlichen Staatseisenbahn-Verwaltung ausgeschieden.

Der Bauinspektor J. R. Emil Benkert in Plauen i. V. ist gestorben.

[1] Vergl. hierwegen auch den Aufsatz: „Frachtbrief und Verfügungsrecht" im Jahrg. 1891 Nr. 94 d Ztg., und Gerstner, Internationales Eisenbahn-Frachtrecht S. 258.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Deutsch - Oesterr. - Ungarischer Seehafenverband. (Verkehr mit Oesterreich.) „Druckfehler-Berichtigung." Im Nachtrage XIV zum Verbands-Gütertarif, Theil II Heft 1, vom 1. Juni 1890, ist auf Seite 3 der Satz der Stückgutklasse I und II Proschwitz-Brake etc. von 7,16 in 7,26 M. zu berichtigen.

Der Frachtsatz von 7,26 M. tritt mit 20. Dezember 1893 in Wirksamkeit.

Wien, am 3. November 1893. (2437)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens des Verbandes.

---

2. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Bahnstrecke Floh-Seligenthal-Kleinschmalkalden. Am 6. November d. J. wird die Reststrecke Floh-Seligenthal-Kleinschmalkalden der Nebenbahn Schmalkalden - Kleinschmalkalden dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

An dieser Reststrecke ist nur die Haltestelle Kleinschmalkalden gelegen. Dieselbe ist für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet; Privatdepeschenverkehr und die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt dagegen ausgeschlossen.

Die nunmehr in ihrer ganzen Länge fertig gestellte Bahnlinie hat in Schmalkalden Anschluss an die Bahnlinie Wernshausen - Schmalkalden - Zella St. Blasii, sie ist dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Erfurt unterstellt und der Bauinspektion Arnstadt zugetheilt.

Für die neue Bahnlinie haben Gültigkeit:

die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892,

die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie die Tarife für den Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt.

Die Tarife und der Fahrplan werden besonders bekannt gegeben.

Erfurt, den 3. November 1893. (2438)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Güterverkehr.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 10. November 1893 an wird der Ausnahmetarif 11 für Giesserei-Roheisen in Ladungen von 10 000 kg im Tarifheft Nr. 4 auf den Verkehr nach Zittau (Sächs. Stsb.) ausgedehnt.

Die Frachtsätze sind die gleichen, wie sie für Zittau (Dir.-Bez. Berlin) im Reichsbahn - Staatsbahnverkehre bestehen. Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, am 4. November 1893. (2439)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Flachs- und Hanf etc. - Verkehr von Russland über Illowo nach Danzig (Neufahrwasser). Mit Gültigkeit vom 15/3. November 1893 tritt für die Beförderung von Flachs und Hanf etc. von Russischen Stationen über Mlawa-Illowo nach Danzig und Neufahrwasser ein direkter Tarif in Kraft. Exemplare desselben sind bei der unterzeichneten Verwaltung, sowie bei den betheiligten Deutschen Güter - Abfertigungsstellen zum Preise von 0,30 M. käuflich zu erhalten.

Danzig, den 4. November 1893. (2440J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung werden im Güterverkehr mit Badischen Stationen die über den Weg Rheinsheim - Germersheim - St. Ingbert gültigen direkten Frachtsätze unter Zurechnung eines Taxzuschlags für 10 km auch über den Weg Rheinsheim - Germersheim - Bexbach - Neunkirchen auf diejenigen Sendungen angewendet, welche in grösseren Wagen verladen sind, die den Tunnel bei St. Ingbert nicht passiren können.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güter-Dienststellen, sowie unser Gütertarifbüreau. (2441)

Karlsruhe, den 3. November 1893.
Generaldirektion.

Am 1. Januar 1894 treten in den Preussischen Staatsbahn - Gütertarifen, im Staatsbahntarif Altona, Berlin und Magdeburg-Oldenburg, im Berlin-Hanseatischen Verbande sowie im direkten Tarif mit der Altdamm-Colberger Eisenbahn um je 7 km erhöhte Entfernungen für Berlin, Centralmarkthalle, in Kraft.

Auch die im Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Bromberg vom 1. d. Mts. enthaltenen erhöhten Entfernungen für Berlin, Centralmarkthalle, gelten nicht, wie auf dem Tarif vermerkt, erst vom 1. Februar, sondern ebenfalls schon vom 1. Januar 1894 ab.

Berlin, den 2. November 1893. (2442MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch-Ostdeutscher und Berlin-Hanseatischer Güterverkehr.

a) Am 15. November 1893 werden die Haltestellen Schwastorf - Dratow, Charlottenhof i/Meckl., Kraase und Roggenhagen der Mecklenburgischen Südbahn in den Hanseatisch-Ostdeutschen und den Berlin-Hanseatischen Güterverkehr mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen einbezogen;

b) an demselben Tage gelangen nachbezeichnete Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

1. im Berlin - Hanseatischen Verbande: für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau von den Haltestellen Schwastorf-Dratow und Charlottenhof der Mecklenburgischen Südbahn nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen;
2. im Hanseatisch - Ostdeutschen Verbande: für Zink und zinkische Produkte von Morgenroth nach Schwerin i/Meckl.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 3. November 1893. (2443MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ermässigung der Frachtsätze der Station Ichtershausen. Am 1. Januar 1894 werden die der Frachtberechnung für Eil- und Frachtgüter, Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge zu Grunde zu legenden Zuschläge zu den Entfernungen der Station Ichtershausen der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn um 2 km ermässigt.

Erfurt, den 4. November 1893. (2444)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. tritt für Melasse von Frankenthal nach Alt-Münsterol Grenze bei Aufgabe in Wagenladungen zu 10 000 kg ein Schnittsatz von 11,85 Franken pro Tonne in Kraft. (2445)

Strassburg, den 31. Oktober 1893.
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Eisen des Spezialtarifs II in Wagenladungen von 10 000 kg ab St. Ingbert nach Bauma (Tössthalbahn) tritt mit Gültigkeit vom 10. November l. J. ein Ausnahme - Frachtsatz von 205 Cts. für 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, den 3. November 1893. (2446)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Mittelst Ergänzungsblattes, gültig vom 15. November d. J., sind die Stationen Hattersheim (Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.) und Schramberg (Königlich Württembergische Staatsbahn) in den besonderen Holz-Ausnahmetarif aufgenommen worden.

Das Blatt ist von unserer Drucksachen-Kontrole unentgeltlich zu beziehen.

Strassburg, den 31. Oktober 1893. (2447)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Lokal - Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt. Am 8. November 1893 gelangen Ausnahme-Tarifsätze für Braunkohlen etc. von Deuben, Luckenau, Teuchern, Theissen und Zeitz, Preussische Staatsbahn, nach Langenberg a/Elster zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 4. November 1893. (2448)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossherzoglich Oberhessische Eisenbahnen. Die Haltestelle Mücke ist zur Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen aller Art eingerichtet und kommt die bezügliche Beschränkung in der Abfertigungsbefugnissen derselben daher in Wegfall.

Giessen, den 6. November 1893. (2449)
Gr. Direktion.

Englisch - Deutsche Eisenbahnverbände. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 16. November 1892, betreffend Einführung eines neuen Theils I für die Belgisch - Deutschen Eisenbahnverbände, wird zur Kenntniss gebracht, dass am 1. Dezember 1893 unter Aufhebung des Theils I vom 1. Juni 1890 für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände und der Nachträge I—IV, sowie der in den einzelnen Theilen II enthaltenen Bestimmungen und zwar:

1. für den Rheinisch-Westfälisch-Bel-

gisch-Englischen Tarif vom 1. August 1890;
2. für den Englisch-Südwestdeutschen Tarif, Theil II, Heft I vom 1. Juni 1890;
3. für den Bayerisch-Belgisch-Englischen Tarif, Theil II vom 15. Mai 1891

ein neuer, von der Landesaufsichtsbehörde genehmigter Theil I, enthaltend:

A. Reglement,
B. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation,
C. Nebengebührentarif

in Kraft tritt und gleichzeitig auch ein neues Frachtbriefformular zur Einführung gelangt. Frachterhöhungen und etwaige Transporterschwerungen (wie beispielsweise bezüglich der Lieferfristen, der Kunstgegenstände usw.) treten erst vom 15. Januar 1894 ab in Kraft.

Der neue Theil I kann zum Preise von 30 ₰ für das Exemplar von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Köln, den 3. November 1893. (2450)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Direkter Güter- und Viehverkehr mit der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn. Am 1. Januar 1894 treten in sämmtlichen direkten Tarifen für die Beförderung von Gütern, sowie von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen den Stationen der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn einerseits und den Stationen der Preussischen Staatsbahnen und darüber hinaus anderseits die zur Zeit gültigen Entfernungszuschläge ausser Kraft und werden durch anderweitige ermässigte Kilometerzuschläge ersetzt.

Nähere Auskunft hierüber ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion, sowie die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 3. Nov. 1893. (2451)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Einführung direkter Frachtsätze für Eiertransporte von Dorohoi nach Frankfurt a/M. Mit Gültigkeit vom 15. November 1893 bis auf weiteres, längstens aber bis 31. Dezember 1894, treten für Eiertransporte von der Rumänischen Station Dorohoi nach Frankfurt a/M. (Station der H. L. B. Ostbahnhof und Hafen, dann Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Staatsbahnhof, Hafen und Sachsenhausen-Staatsbahnhof) nachstehende direkten Frachtsätze im Kartirungswege in Wirksamkeit:

a) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen . . . . 9,62 ℳ
b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen . . . . 8,62 „

pro 100 kg.

Wien, am 2. November 1893. (2452)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Dezember d. J. wird der Nachtrag I zum Theil II des Staatsbahn-Personentarifs herausgegeben, welcher mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten eingeführte Ergänzungen und Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung für den Verkehr zwischen Stationen des eigenen Bezirks, sowie zwischen diesen und Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen enthält.

Das Nähere ist schon jetzt in unserem Verkehrsbüreau — Sachsenhausen, Hedderichstrasse 59 — zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 3. Nov. 1893. (2453)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Im Wege der öffentlichen Ausschreibung soll ein Drehkrahn von 4 000 kg Tragfähigkeit für die Nebenwerkstatt in Ratibor beschafft werden. Lieferungsbedingungen liegen in dem technischen Büreau M., Brüderstrasse 36, von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von uns gegen postfreie Einsendung von baar 75 ₰ portopflichtig abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung eines Drehkrahns“ zu dem auf Sonnabend, den 25. November 1893, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an die unterzeichnete Direktion, Claassenstrasse 12, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 4. November 1893. (2454)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Gesucht werden zum sofortigen Antritt
ein Bahnmeister und
ein Bahnmeister-Aspirant.

Meldungen sind unter Angabe der Gehaltsansprüche mit Zeugnissabschriften und Lebenslauf bis zum 15. d. Mts. an uns einzusenden.

Soldin N/M., den 5. Nov. 1893. (2455)
Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 88. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann Beuthstr. 8. SW.).
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W. einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 11. November 1893.

Dieser Nummer liegt Nr. 21 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Die Beschaffung preiswerther und gesunder Wohnungen für Eisenbahnarbeiter.

Von Regierungsrath Schmoeckel in Bromberg.

(Schluss aus Nr. 87.)

Eine gewisse Aehnlichkeit mit den von Staatsbehörden eingerichteten Rentengütern haben die bereits erwähnten, lediglich auf privater Initiative beruhenden Heimstätten.

Ueber beide sollen nunmehr vergleichende Betrachtungen angestellt werden.

Da infolge der neuerdings besonders in den östlichen Provinzen von Preussen um sich greifenden sogen. Sachsengängerei und Auswanderung eine Verarmung der der Erntearbeiter ermangelnden Landdistrikte zu besorgen war, so musste einer weiteren Abnahme der ländlichen Bevölkerung entgegengetreten werden.

Es ist deshalb zunächst das Gesetz über Rentengüter vom 27. Juni 1890 (G.-S. S. 209) erlassen worden, welches die Schaffung sesshafter ländlicher Arbeiterstellen, sowie behufs Ausfüllung der zwischen dem Grossgrundbesitz und dem besitzlosen Arbeiter vielfach vorhandenen Lücke die Vermehrung der kleinen Bauergrundstücke bezweckt.

Nach dem § 1 des cit. Gesetzes sind Rentengüter Grundstücke, welche gegen Uebernahme einer festen Geldrente, deren Ablösbarkeit von der Zustimmung beider Theile abhängig gemacht wird, eigenthümlich übertragen werden. Der Rentenberechtigte erhält als Abfindung den 27fachen Betrag der Rente in 3,5 % Rentenbriefen nach deren Nennwerth, oder, soweit dies durch solche nicht geschehen kann, in baarem Gelde. Die Abfindung wird durch Zahlung einer Rentenbankrente von 4 % seitens des Rentengutsbesitzers verzinst und getilgt.

Die in ähnlicher Weise nach dem Gesetze, betreffend die Ablösung der Reallasten und die Regulirung der gutsherrlichen und bäuerlichen Verhältnisse vom 2. März 1850 (G.-S. S. 77), sowie den gleichzeitig erlassenen Gesetzen über die Errichtung von Rentenbanken (a. a. O. S. 112) und über Gemeinheitstheilungen (a. a. O. S. 139) durch zahlreiche Parzellirungen entstandenen Zinsgütchen waren allmählich unbekannt geworden. Allein auch das neue Gesetz, welches die den Privaten überlassene Errichtung von Rentengütern wieder in Fluss bringen sollte, blieb ziemlich erfolglos, weil die meistens verschuldeten Grundbesitzer nicht in der Lage waren, die einen gewissen Kostenaufwand erheischenden Operationen, namentlich die zunächst erforderliche Abstossung der auf ihrem Besitze lastenden Hypotheken, durchzuführen.

Es zeigte sich sehr bald, dass nur grössere Korporationen, wie der Staat, über die erforderlichen Kräfte verfügten und so ist, um die im Staatsinteresse liegende Bildung kleiner Renten-

güter zu erleichtern und zu befördern, das zweite Gesetz erlassen worden, welches

1. die Ablösung der festgestellten Rentengutsrenten durch Vermittelung der für alle Provinzen eingerichteten Rentenbanken und
2. die Mitwirkung der Auseinandersetzungs-Behörden bei der Begründung von Rentengütern unter Ueberweisung grösserer Geldmittel gegen billigen Zins

zulässt.

Auf diese Weise ist es jetzt selbst dem wenig Bemittelten möglich gemacht, ein ländliches Anwesen, welches ihn, wenn er tüchtig und fleissig ist, ernähren kann, zu erwerben und allmählich schuldenfrei zu gestalten.[8]) Die auf den Rentengütern lastenden Beschränkungen sollen die Güterspekulation einschränken und den schnellen Besitzwechsel, sowie die Zerstückelung von Gütern in nicht mehr lebensfähige Parzellen verhindern. Parzellen, welche nur aus einem Hause und einem Stückchen Gartenland bestehen, sind selbst als kleinere Rentengüter nicht mehr verwendbar. Die Stelle soll wenigstens so gross sein, dass das Land und nicht das Haus die Grundlage für die wirthschaftliche Existenz des Anwesens bildet, gleichviel ob der Besitzer mit seiner Familie durch anderweite Arbeit dazu verdient oder nicht. Die Bildung von Rentengütern mit Amortisationsrente findet also nur dann statt, wenn einestheils die Stellen dem Inhaber ein gedeihliches Fortkommen ermöglichen, anderentheils die Sicherheit für die Rentenbank als dauernd vorhanden anzunehmen ist. Zur erstmaligen Einrichtung eines Rentengutes durch Aufführung der nothwendigen Wohn- und Wirthschaftsgebäude kann die Rentenbank den Rentengutsbesitzern Darlehne gewähren, welche nur zurückgefordert werden können, wenn der Schuldner in der Erfüllung seiner Verpflichtungen säumig ist. (§ 2 a. a. O.) Nachdem der Kaufpreis zwischen dem provozirenden Rentengutsgeber und den Rentengutsreflektanten, sei es in Kapital, sei es in festen Geldrenten vereinbart, das Regulirungsverfahren von dem von der zuständigen Generalkommission damit beauftragten Spezialkommissar beendet und die Rentengutsverträge von der letzteren bestätigt worden, hat der Rentengutsbesitzer, falls 3,5 % Rentenbriefe als Abfindung oder als Darlehn gegeben worden, eine Rente von 4 % während einer Tilgungsperiode von 60½ Jahren und falls 4 % gegeben worden, eine solche von 4,5 % in 56¹/₁₂ Jahren zu entrichten. (§ 3 a. a. O.) Der letztere Fall ist übrigens nach einer auf Grund der §§ 6 Nr. 9 und 15 a. a. O. von den Ressortministern getroffenen Bestimmung bis auf weiteres ausgeschlossen.

Das Verfahren ist in bestimmte Formen gekleidet, deren weitere Erörterung hier füglich unterbleiben kann.[9]) Es empfiehlt sich vielmehr, die praktischen Erfolge dieser neuesten wirthschaftlichen Maassregel, welche namentlich in den östlichen Provinzen bereits zu Tage getreten sind, ins Auge zu fassen und soll daher das bisherige Ergebniss in einem abgeschlossenen Bezirke als Beispiel vorgeführt werden.

Ausweislich eines in Nr. 157 der in Bromberg erscheinenden „Ostdeutschen Presse“ vom 7. Juli 1893 enthaltenen Leitartikels sind in den bis jetzt verflossenen 2 Jahren im Bezirk der Spezialkommission zu Bromberg, abgesehen von kleineren Rentengutsbildungen, drei grössere Rentengutskolonien (Jagdschütz, Hohenholm und Alyrode) begründet worden, von welchen hier hauptsächlich die beiden ersteren interessiren, weil bei der günstigen Lage der Dörfer Jagdschütz und Hohenholm zur Stadt Bromberg — ersteres 2, letzteres 4 km entfernt — die Vortheile der Rentengutsgesetzgebung hier städtischen Arbeitern, darunter auch mehreren bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptwerkstatt beschäftigten, zugewendet worden sind.

Auf dem in der Nähe der letzteren belegenen Gute Jagdschütz sind grösstentheils Arbeiterstellen gegründet, welche mit Wohnhaus aus Fachwerk und Stall bebaut von den unverändert weiter arbeitenden Erwerbern in deren freier Zeit unter Mitwirkung ihrer Frauen und Kinder bewirthschaftet werden.

Von den grösstentheils 5 Morgen grossen Ländereien lassen sie 3 Morgen durch benachbarte grössere Besitzer mit Pferdegespann beackern und mit Getreide bestellen, während sie selbst 2 Morgen mit Kartoffeln, Gemüse und dergl. bepflanzen.

Während sie früher für weit kleinere, vom Arbeitsplatze fast ebenso weit entlegene, oft unfreundliche und ungesunde Miethswohnungen durchschnittlich 100 *M.* jährlich zahlten, haben sie jetzt als freie Eigenthümer von Haus, Hof und Land neben der von ihnen geleisteten Anzahlung von etwa 500 *M.*, wofür sie aber noch die zur Einrichtung erforderlichen Quantitäten Roggen, Kartoffeln, Stroh usw. erhalten haben, eine jährliche Rente von etwa 110 *M.* zu zahlen. Von dieser werden etwa 90 *M.* als unkündbare, in 60½ Jahren sich amortisirende Rentenbankrente an die Rentenbank und etwa 20 *M.* als mindestens 10 Jahre lang unkündbare Privatrente an den Rentengutsgeber gezahlt.

Diejenigen, welche inzwischen für eigene Rechnung noch einen Anbau errichtet haben, in welchen sie einen Einwohner aufnehmen, erhalten von diesem eine Miethe von 75 bis 90 *M.*, also den grösseren Theil der ganzen Rente.

Während in Jagdschütz die sämmtlichen Bauten auf den etwa 40 errichteten Stellen durch den früheren Besitzer ausgeführt worden, sind diese in Hohenholm auf 22 Stellen von je 10 bis 20 Morgen durch die Ansiedler selbst errichtet und zwar zum Theil ohne Hilfe, zum Theil unter Mitwirkung von Handwerkern, zum Theil auch durch einen Bauunternehmer. Dabei hat sich herausgestellt, dass es am zweckmässigsten ist, wenn der Erwerber die Sache ganz allein in die Hand nimmt. Er baut nämlich nach eigenem Geschmack nicht blos sorgfältiger und solider wie ein Unternehmer, weil er ein gutes Material verwendet, selber tüchtig schafft und die etwa angenommenen Arbeitskräfte fortwährend beaufsichtigt, sondern auch erheblich billiger, wie sich daraus ergibt, dass einige in Hohenholm errichtete massive Gebäude bei der Abschätzung durch Sachverständige auf mehr als das Doppelte der Herstellungskosten veranschlagt worden sind. Dazu kommt, dass die Rentengutsnehmer an denjenigen Bauten, welche ihnen fertig übergeben werden, erfahrungsmässig allerlei auszusetzen haben und fortgesetzt Klagen vorzubringen pflegen, welche meistens ungerechtfertigt sind; ferner empfiehlt es sich, Rentengüter nur da auszuthun, wo ein Gutsherr oder ein mit einer gewissen Autorität bekleideter Vertreter desselben seinen Wohnsitz hat, welcher die Ansiedler jederzeit mit Rath und That unterstützen, ihre Wünsche und Beschwerden sofort prüfen und erledigen, Streitigkeiten schlichten, fremde mit den örtlichen Verhältnissen unbekannte, sowie ganz mittellose Reflektanten abweisen, überhaupt alle Geschäfte besorgen kann, welche von einem bezahlten Agenten oft in unbefriedigender Weise erledigt werden, sodass früher oder später arge Enttäuschungen folgen.

Auch ist die Ansiedelung der Rentengutsnehmer am besten nach und nach zu bewirken, damit sie nicht in vereinigter Masse mit Forderungen auftreten, welche sie jeder für sich schwerlich erheben würden.

Es ist bereits betont worden, dass die Bildung sesshafter Arbeiter- und kleiner Bauernstellen nur gelingen kann, wenn die Grösse der Rentengüter den jeweilig in Betracht kommenden Verhältnissen entspricht. Inhalts einer zu den Rentengutsgesetzen ergangenen Ministerialanweisung vom 16. No-

[8]) Das von Lechler und Schäffle für den Bau von Arbeiterwohnungen angestrebte Eingreifen des Staates ist also — auch in finanzieller Hinsicht — hier bereits zur Thatsache geworden.

[9]) Neben den die Rentengütergesetze kommentirenden Schriften von Meyen, Martineit, Andresen mag hier ein für die ländliche Bevölkerung, also gemeinfasslich, geschriebener Aufsatz, welcher als Beilage zu Nr. 34 des „Graudenzer Geselligen“ vom 10/2. 1892 erschienen ist, hervorgehoben werden, weil er aus der Feder eines Praktikers, nämlich des Königlichen Spezialkommissars zu Bromberg, stammt, über dessen erfolgreiche Thätigkeit oben weiter berichtet wird.

vember 1891 soll die staatliche Vermittelung nur dann eintreten, wenn die Grundlage der wirthschaftlichen Existenz in dem Rentengute liegt und wenn dessen Besitzer nicht lediglich die Wirthschaft beaufsichtigt und leitet, sondern auch die Wirthschaftsarbeiten mit oder ohne Gehilfen selbst ausführt. In den östlichen Bezirken ist ermittelt worden, dass die Arbeiterstellen, damit sie unbeschadet der bisherigen Thätigkeit ihrer Inhaber von diesen richtig bewirthschaftet werden können, aber noch gross genug bleiben, um das Entstehen eines ländlichen Proletariats zu verhindern, nicht unter 1 und nicht über 2 ha und dass die Bauernstellen, welche ihren Mann ohne Tagelöhnerarbeit ernähren sollen, je nach der Güte des Bodens mindestens 8 bis 16 ha haben müssen, damit die Leistungsfähigkeit der Inhaber, sowie des todten und lebenden Inventars gehörig ausgenutzt werden kann.[10]) Von grosser praktischer Bedeutung ist schliesslich die Bildung von grossen und kleinen Rentengütern an einem Orte. Sowie die Bauern, um nicht bei drängenden Arbeiten oder unsicheren Dienstverhältnissen in Verlegenheit zu kommen, nicht gut der ländlichen Arbeiter, unter denen sich auch einige Handwerker wie Schmiede und Stellmacher befinden sollten, entrathen können, so werden die letzteren durch allerhand billige Aushilfe, wie Bewirthschaftung ihrer Aecker mit Gespann, von den Bauern unterstützt, welche auf solche Weise ihre etwa überschüssigen Arbeitskräfte verwerthen und damit ihr Rentengut ertragreicher machen.[11])

Eine fernere durch das Preussische Gesetz vom 26. April 1886 (G.-S. S. 131) nicht auf wirthschaftlicher, sondern auf nationalpolitischer Grundlage, nämlich „zur Stärkung des Deutschen Elements in den Provinzen Westpreussen und Posen gegen polonisirende Bestrebungen“ organisirte Ansiedelung Deutscher Bauern und Arbeiter gewährt ländliche Stellen zu Eigenthum gegen Kapital oder Rente oder auch in Zeitpacht.

Auch hier bietet sich den etwa auf den vom Staat angekauften Gütern und Grundstücken oder in deren Nähe postirten oder wohnhaften Eisenbahnbediensteten eine gute Gelegenheit, unter staatlicher Fürsorge ein Anwesen und damit zugleich eine gewisse Anwartschaft auf dessen dauernde Erhaltung zu erwerben. Während nach der Rentengutsgesetzgebung die staatlichen Behörden nur vermittelnd und anordnend thätig sind, betreibt die in Posen eingesetzte Ansiedelungskommission ihre Geschäfte als Unternehmerin, welche den Ansiedlern gegenüber fortgesetzt eine grössere Verantwortlichkeit durch Kontrole wie durch Aushilfe bethätigt.[12])

Sering schildert (a. a. O. S. 106 ff.) noch eine andere dem Rentengutsverhältniss ähnliche, anscheinend gelungene Art der Ansiedelung von Arbeitern in einem Gutsbezirk, macht dabei aber auf die Gefahr aufmerksam, welche die Herbeiführung einer unlösbaren Sesshaftigkeit der Arbeiter auf den Gütern in sich schliesst:

> „Sie kommen dadurch leicht in eine Abhängigkeit, die viel schlimmer ist, als die des schlechtest gestellten Instmanns.“

In solche aber begeben die Arbeiter sich höchst ungern und deshalb scheint es, als ob die zum Zweck der Errichtung von Arbeiterheimstätten gebildeten Gesellschaften, auf welche wir jetzt übergehen, nicht recht prosperiren werden.

Dadurch, dass sie den Begründern meist auf lange Zeit für den ihnen überwiesenen Besitz zinspflichtig sind, fühlen die Arbeiter sich in ihrer persönlichen Freiheit beschränkt, im Rechte der Freizügigkeit behindert und nicht selten mit allerhand Misstrauen erfüllt.

Gleichwohl wird dem nach dem Besitze von Haus, Hof und Garten trachtenden Eisenbahnarbeiter, dem die Mittel zum Kauf oder Bau oder die Gelegenheit zum Erwerb eines Rentenguts fehlen, die Erlangung einer solchen Heimstätte an allen denjenigen Orten anzuempfehlen sein, an welchen die Verhältnisse für die Begründung der letzteren günstig liegen und die von anderen etwa gemachten Erfahrungen dazu aufmuntern.

Dazu ist zunächst die Gründung eines Bauvereins, sei es in Form einer Aktiengesellschaft oder einer Genossenschaft, durch geeignete Kräfte in ähnlicher Weise, wie dies in Hannover und in Bromberg geschehen und oben beschrieben ist, erforderlich. Für die Arbeiter der Preussischen Staatsbahnen, welche in der Regel weder diese Kräfte noch die nöthigen Mittel stellen können, ist die ihnen vorgesetzte Verwaltung erbötig, sobald die unter allen Umständen erforderliche Grundlage gewonnen, alles weitere in die Wege zu leiten. Beispielsweise wird ein von der betreffenden Königlichen Eisenbahndirektion zu ernennender Kommissar, welchem die Kenntniss aller in Betracht kommenden Verhältnisse beiwohnen muss, die Genossenschaft organisiren, sie fortgesetzt berathen, das zum Bau von Heimstätten erforderliche Terrain, sei es von der Eisenbahnverwaltung, sei es von anderen fiskalischen Stationen, z. B. von der Forstverwaltung[13]), unter erleichternden Bedingungen — zu welchen unter Umständen auch die den Bodenwerth steigernde Anlegung von Eisenbahn-Haltestellen oder bequemerer Zugänge zu den Arbeitsplätzen gehören kann — beschaffen, demnächst die Verabredung mit zuverlässigen und kulanten Bauunternehmern, ohne welche die Sache weit umständlicher wäre, anbahnen, die Hergabe billiger Baugelder seitens der Arbeiter-Pensionskasse vermitteln, die Benutzung der Eisenbahnkassen zu gewissen Zahlungsgeschäften herbeiführen, kurz alle diejenigen Maassregeln anregen, welche die Lebensfähigkeit und Wirksamkeit der Genossenschaft zu fördern bestimmt sind.

An solchen Orten, an welchen bereits Baugenossenschaften vorhanden sind, welche dem beregten Zwecke dienen und zu dessen Erreichung geeignet sind und in welche die Bediensteten der Eisenbahnverwaltung Aufnahme finden können, ist gemäss dem Wunsche des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten (Erl. vom 28./10. 1892, P. IV. 9896) die Bildung neuer Genossenschaften thunlichst zu vermeiden, weil der anzustrebende Zweck durch eine Vereinigung der vorhandenen Kräfte besser zu erreichen ist, als durch deren Zersplitterung.

Uebrigens sind bereits an mehreren Orten grössere Korporationen entstanden, welche sich, wie z. B. die „Deutsche Volksbaugesellschaft, e. G. m. b. H., zu Berlin“, die Aufgabe gestellt haben, an geeigneten Plätzen Lokal-Baugenossenschaften zu gründen, welche die Mitgliedschaft bei der Hauptstelle erwerben müssen und, durch diese unterstützt, die auf Heimstätten reflektirenden Arbeiter ansiedeln.

Ein den Wünschen derselben entsprechendes Anwesen wird errichtet, sobald der Erwerber den zu vereinbarenden Erwerbspreis entrichtet hat:

a) durch eine auf Höhe des letzteren lautende Lebensversicherung, welche auf den Todes- oder Altersfall (z. B. bis

---

[10]) Vergl. Andresen a. a. O. S. 13, Meyen S. 10, Martineit S. 31 ff.; ferner Max Sering „Die innere Kolonisation im östlichen Deutschland.“ Leipzig. 1893. S. 7 ff., 56, 136 ff.

[11]) Wenn Martineit a. a. O. (S. 32) meint, dass die Errichtung von Arbeiterheimstätten an Stellen, wo es sich um bessere Ausnutzung des Grund und Bodens handelt, sich mit der gleichzeitigen Ansiedelung bäuerlicher Wirthe nicht verträgt, so dürfte er dabei übersehen haben, dass solche nur in der Nähe grösserer Arbeitsplätze in Frage kommen kann, welche fast immer einen dauernden Verdienst versprechen.

[12]) Näheres bei Sering a. a. O. S. 200 ff.

[13]) Der um die Gründung einer Aktiengesellschaft zwecks Erbauung von Arbeiterwohnungen bei Köpenick bemüht gewesene Geheimrath Schwabe klagt freilich (Bl. 470 der Deutschen Bauzeitung Nr. 77 vom 27./9. 1893 „Ein Versuch zur Lösung der Arbeiter-Wohnungsfrage in Berlin“) über mangelndes Entgegenkommen der Forstverwaltung. Vielleicht würde eine von Arbeitern, insbesondere von den zahlreichen Betriebs- und Werkstattsarbeitern der Eisenbahndirektionen Berlin und Bromberg, zu gründende Baugenossenschaft bessere Erfahrungen machen.

zum vollendeten 60. Lebensjahre) zu Gunsten des Vereins bei einer von dieser zugelassenen Gesellschaft genommen wird; oder

b) durch eine baare Anzahlung bis zur Hälfte und Bestellung einer Hypothek für den Rest; oder

c) durch eine kleinere Anzahlung und Hinterlegung einer Lebensversicherungspolize für den Rest.

Während im Falle zu b) die Gefahr vorliegt, dass die Hypothek gekündigt und damit das als unbeschränktes Eigenthum erworbene Anwesen unter Umständen ganz verloren werden kann, geht das letztere nach dem Fälligwerden der der Genossenschaft auszubezahlenden Lebensversicherung, welche unter gewissen Bedingungen auch auf den Namen eines Familienmitglieds genommen werden kann, in den schuldenfreien Besitz des Erwerbers bezw. seiner Erben über.

Mit diesen wird ein schriftlicher, die näheren Bedingungen enthaltender Kaufvertrag geschlossen und ihm zum verabredeten Zeitpunkt das Heimwesen übergeben; die Auflassung erfolgt jedoch erst, nachdem der Kaufpreis, sei es durch Abzahlung, sei es durch die fällige Lebensversicherung erlegt worden ist.

Die der Gesellschaft für die Erfüllung der Versicherungsbedingungen zu leistende Sicherheit besteht darin, dass der Erwerber die Prämie auf 2 Jahre vorauszahlt, oder dass er eine sonstige Sicherheit, z. B. durch Bürgschaft seines Arbeitgebers leistet, oder dass er Mitglied einer die Bürgschaft für ihn übernehmenden Lokalbahn-Baugenossenschaft wird, welcher er seinen Geschäftsantheil (gewöhnlich 200 ℳ) voll einzuzahlen hat. Diese Bürgschaft erstreckt sich ferner auf die pünktliche Zahlung des Zinses, sowie der Abgaben und die Gestellung eines Ersatzmannes für den Fall der Aufgabe seines Besitzthums.

Neben der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung der Lebensversicherung übernimmt der Erwerber die auf dem Grundstücke etwa eingetragenen Lasten, ferner die realen Abgaben, die Zahlung der Hagel- und Feuer-Versicherungsprämien — auch für sein Mobiliar — und die Kosten der Vertrages einschl. des Stempels.

Durch den Anschluss an eine Kreditgenossenschaft sichert er sich für den Fall der Noth einen gewissen Anspruch auf Darlehen, ferner auf wohlfeile Ausführung von Reparaturen und Erweiterungen des Hauses und die Vertretung der ihm und seinen Genossen gemeinsamen Interessen. Die Ausführung der Bauten und der damit im Zusammenhange stehenden übrigen Regulirungsarbeiten soll thunlichst einheimischen Unternehmungen übertragen werden.

Unter der Voraussetzung eines billigen Terrainerwerbes, wie er beispielsweise in Jagdschütz bei Bromberg für die Deutsche Volks-Baugesellschaft stattgefunden haben soll, sowie einer wohlfeilen Herstellung der Wohnhäuser usw. kann der bis zur gänzlichen Abtragung der Kaufsumme zu zahlende Miethszins, über dessen Höhe hier mangels der erforderlichen Unterlagen nicht einmal eine Andeutung gemacht werden kann, nur dann ein mässiger oder sogar geringer sein, wenn der Genossenschaft Hypothekenkapitalien zu einem niedrigen Zinsfuss zur Verfügung stehen.

Auch hier muss daher auf das Entgegenkommen der obenbezeichneten Kassen, insbesondere der Arbeiter-Pensionskasse gerechnet werden, welche befugt und gewillt ist, die ihren Mitgliedern zu gute kommenden gemeinnützigen Einrichtungen sowohl durch Normirung eines billigen Zinsfusses, als auch durch weitgehende Beleihung der Baugrundstücke zu unterstützen, immer vorausgesetzt, dass die in jedem einzelnen Falle vorzunehmende Prüfung zu keinerlei Bedenken führt.

Dass solche Institute, namentlich wenn sie bereits ausgedehnte Erfahrungen gemacht und gute Verbindungen angeknüpft haben, verhältnissmässig billig bauen können, leuchtet ein, indem sie beispielsweise neben der erleichterten Erlangung billiger Ländereien ihre Baupläne und Kostenanschläge wiederholt verwerthen, das Baumaterial aus günstigen Quellen in grösseren Massen, also wohlfeiler beziehen, die jedem Bauherrn sonst erwachsenden zahlreichen Spesen erheblich einschränken, überhaupt sich alle diejenigen Vortheile sichern können, welche der Grossbetrieb gegenüber dem Kleinhandel geniesst.

Absichtlich hat der Verfasser dieses Aufsatzes die eigene Meinung an vielen Stellen zurückgehalten, um dafür der Darstellung thatsächlicher Verhältnisse, der Beschreibung bewährter Einrichtungen desto breiteren Raum zu gewähren.

Auf dem Gebiete des Wohnungsbaues für Arbeiter können einstweilen fast nur die Erfahrungen maassgebend sein, welche hier und da mit diesen oder jenen Versuchen und Maassnahmen gemacht worden sind.

Es kann deshalb keiner der obenbeschriebenen Arten der Fürsorge für die Bahnhofs- und Werkstattsarbeiter — die beim Neubau beschäftigten kommen nicht in Frage, für die Streckenarbeiter liegt, sofern sie nicht schon in Dienstgebäuden wohnen, ein Bedürfniss nur in geringerem Grade vor — der Preis zuerkannt werden. Vielmehr wird seitens derjenigen Arbeiter, welche ein Verständniss für die ihnen angebotenen Vortheile haben oder welchen es — event. durch Vermittelung der Arbeiterausschüsse — beigebracht wird, die Wahl zwischen den einzelnen Unternehmungen, also der Eintritt in eine Genossenschaft zum Zwecke der Anmiethung einer derselben gehörigen Wohnung oder des Erwerbes eines eigenen Heims oder die Uebernahme eines kleinen Rentengutes usw. ganz nach den örtlichen Verhältnissen und Gewohnheiten, nach den Konjunkturen, nach individuellen Neigungen, sowie nach ihrem intellektuellen und finanziellen Vermögen zu treffen sein.

Bei dem z. Zt. mit Sicherheit zu erwartenden Entgegenkommen des Vorstandes der Arbeiter-Pensionskasse und der übrigen Staatseisenbahn-Behörden gegenüber den überwiegend aus Eisenbahnbediensteten bestehenden Baugenossenschaften scheint der Eintritt in eine solche behufs miethweiser Erlangung einer Wohnung dem einfachen Arbeiter, welcher keine grossen Ersparnisse gemacht hat und sich nicht in die mit dem Erwerbe eines Eigenthums verbundenen Aufregungen begeben will, der gewiesene Weg zu sein.

Dagegen ist die Ansiedelung auch der Eisenbahnarbeiter auf Rentengütern und Heimstätten, welche mehr im Interesse der Wirthschaftspolitik und der staatlichen Ordnung liegt, hauptsächlich dort zu befördern, wo die letztere bedroht erscheint, meistens durch sozialdemokratische Agitatoren, welchen aus Erfahrung bekannt ist, dass diejenigen Arbeiter, welche sich ein behagliches Heim erworben haben und dort sorgenfrei die Früchte ihrer Arbeit geniessen, ihnen für immer verloren gehen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Neu herausgegeben ist von der geschäftsführenden Verwaltung der Kilometerzeiger Nr. 111 a (Norwegische Eisenbahnen) und die „Alphabetische Uebersicht der Eisenbahnen im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und einiger Nicht-Vereinsbahnen“ (Nr. 131 der Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern); ferner der II. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 74 (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen), je der III. Nachtrag zu den Kilometerzeigern Nr. 3 (Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen) und Nr. 31 (Königliche Eisenbahndirektion Altona), je der V. Nachtrag zu den Kilometerzeigern Nr. 35 (Königliche Eisenbahndirektion Bromberg) und Nr. 54 (Königlich Württembergische Staatseisenbahnen), der VII. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 36 (Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld) und endlich der IX. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“.

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 111 a wird der im Februar 1892 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher

Nummer und durch die neu herausgegebene „Alphabetische Uebersicht“ (Nr. 131 der Sammlung) die im Januar 1891 ausgegebene Alphabetische Uebersicht aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist das Verzeichniss Nr. 59 (K. K. priv. Böhmische Kommerzialbahnen) neu, zum Verzeichniss Nr. 74 (K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen) der I. und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen“ der XIV. Nachtrag herausgegeben worden.

Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 59 wird das im November 1885 herausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3758 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Uebergang von Güterwagen, welche mit der Zug- und Stossvorrichtung nach System Fischer von Röslerstamm versehen sind, auf die Vereinsbahnen (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 3789 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 3790 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Mühlenenquête in Wien: Berichtigung.

Wie wir aus einem in Nr. 128 des „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schiff.“ vom 7. November d. J. abgedruckten, an die Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen gerichteten Erlasse des K. K. Handelsministeriums entnehmen, welcher das Ergebniss der vom 26 bis 28. Oktober d. J. im Interesse der Oesterreichischen Mühlenindustrie abgehaltenen Enquête mittheilt, lauten die thatsächlich eingebrachten bezw. angenommenen Anträge derselben*) wie folgt:

Gruppe I (Mühlen in Galizien und in der Bukowina): Es wird das Verlangen gestellt, unter Aufrechterhaltung des jetzigen Tarifsystems, den einzelnen Mühlen solche Refaktien (mit Ausschluss solcher für den Versand von geschälten Erbsen, geschälter Hirse und Rollgerste) einzuräumen, welche es ermöglichen, der dermalen bestehenden Konkurrenz sowohl in den Galizischen Binnenstationen, als auch auf den sonstigen Absatzplätzen zu begegnen, wobei vorzugsweise der Export nach dem Auslande gefördert werden soll.

Gruppe II (Mühlen in Wien und Niederösterreich mit Ausschluss des in Gruppe III fallenden Theiles): Es wird gewünscht die unveränderte Aufrechterhaltung des jetzigen Tarifzustandes, und könnte einer Alterirung desselben nach Maassgabe der Anträge für die Gruppen III und IV nur in dem Falle zugestimmt werden, als hierdurch die Gewährung individueller Begünstigungen nach Bedarf — insoweit sie nicht der bestehenden Konkurrenz zu gute kommen — nicht gehindert wird. Auch sollen für den Export von Kleie billige Tarife, etwa Klasse C, allgemein zugestanden werden.

Gruppe III (Mühlen innerhalb des nachstehend umschriebenen Binnengebietes: von Lundenburg bis Troppau und darüber hinaus, von Grussbach bis Brandeis a. d. Adler, von Znaim bis Iglau, von Sigmundsherberg-Horn bis Gmünd, von St. Valentin nördlich bis zur Böhmischen Grenze): Es wird das Verlangen gestellt, dass an Stelle der bestehenden zehnprozentigen Mehlrefaktie für den Versand von Mehl nach den nördlichen Absatzgebieten bis zur Reichsgrenze neue Tarife zu treten haben, welchen das einheitlich für den ganzen Durchlauf durchzurechnende Barême von 0,4 kr. für 100 kg und 1 km für die ersten 50 km und von 0,2 kr. für 100 kg und jedes folgende Kilometer plus 4 kr. Manipulationsgebühr zu Grunde liegt.

Ausserdem soll der beim Getreidebezuge bestehende zehnprozentige Nachlass in der Form und dem Umfange wie im Jahre 1893, jedoch unter Einbeziehung von Hirse, aufrechterhalten werden.

Gruppe IV (Mühlen in den übrigen Theilen von Böhmen, dann Oberösterreich, Salzburg, Tirol [exklusive Südbahnstationen] und Vorarlberg): Das Begehren richtet sich darauf, dass der für den Getreidebezug bestehende Nachlass, unter Einbeziehung von Hirse, von 10% auf 17% erhöht wird, wobei für Vorarlberg wegen seiner exponirten Lage die gedachte Ermässigung nicht von dem barêmmässigen Satze, sondern von den Stationstarifen zu berechnen wäre.

Ausserdem erhielten auch noch die nachstehenden bahntarifarischen Wünsche die Zustimmung der in der Enquête vertretenen Delegirten und Experten:

1. Die bestehenden Russischen und Rumänischen Getreide-Verbandstarife sollen auch im gebrochenen Verkehre auf das im Inlande verarbeitete Getreide Russischer und Rumänischer Provenienz, welches als Mehl zur Weiterverfrachtung gelangt, in Anwendung gebracht werden.

2. Die K. K. Regierung wird ersucht, ihren Einfluss dahin geltend zu machen, dass in der Folge die eisenbahntarifarischen Begünstigungen, welche den Mühlen der III. Gruppe bewilligt werden,
a) soweit sie Getreide betreffen, auf alle Cerealien (Gerste), Hirse, Hülsenfrüchte usw.;
b) soweit sie Mahlprodukte betreffen, auf alle Mühlenfabrikate aus Gerste, Buchweizen, Hirse, Hülsenfrüchte usw.
zu Gunsten der diese Artikel verarbeitenden Mühlen ausgedehnt werden.

3. Die Tiroler und Vorarlberger Mühlenvertreter sprechen den Wunsch aus, dass zur Vermahlung gelangender Mais und Cinquantin dieselbe Frachtbegünstigung wie Weizen geniessen soll.

4. Die Lagerzinsfreiheit für Getreide soll von 3 Tagen wenigstens auf 5 Tage verlängert werden.

5 Es sollen für den Mehlversand in Theilsendungen (5000 kg und darunter) entsprechende Tarifnachlässe gewährt werden.

*) Es ist hiernach die Mittheilung in Nr. 86, in welcher die angeblichen Beschlüsse der genannten Enquête mitgetheilt wurden, zu berichtigen. Die dort angegebenen Anträge haben nur den Gegenstand einer zwischen den Delegirten stattgehabten Vorbesprechung gebildet.

Die Oesterreichische Ministerkrise und der Handelsminister Marquis von Bacquehem.

Infolge des auch in dieser Zeitung erwähnten Konfliktes mit dem Reichsrathe wegen der vom Ministerpräsidenten Grafen Taaffe im Abgeordnetenhause eingebrachten Wahlreform hat derselbe mit seinen Ministerkollegen demissionirt und ist Fürst Windischgrätz mit der Bildung eines neuen Ministeriums Allerhöchst betraut worden.

Allem Anscheine nach sind die Bemühungen, Marquis von Bacquehem zum Verbleiben im neuen Kabinet als Handelsminister zu bewegen, vergebliche gewesen. In ihm verliert Oesterreich zweifellos den tüchtigsten, thatkräftigsten und auch erfolgreichsten Minister, über welchen es in neuerer Zeit verfügte.

Seine grossen Verdienste um die Handelsverträge mit den wichtigsten Europäischen Staaten, die Reform der Gewerbeordnung, die Entstehung der Arbeiter-Kranken- und Unfallversicherung, die Arbeiter-Schutzgesetze, die Reform der Handelsstatistik und der Patent-Gesetzgebung, die Regelung der See- und Flussschifffahrt können füglich nicht an dieser Stelle besprochen werden. Das Staats-Eisenbahnnetz fand eine gewaltige Erweiterung und Fracht- wie Personentarife wurden bedeutend ermässigt. Der weiteren Verstaatlichung von Privatbahnen ist man näher getreten, indem gerade in letzter Zeit 3 solcher Bahnen verstaatlicht wurden. Post- und Telegraphenwesen haben einen gewaltigen Aufschwung genommen. Seine Hingebung für das wirthschaftliche Wohl und die Liebenswürdigkeit im persönlichen Verkehr rechtfertigen das allgemeine Bedauern über sein Scheiden.

In den gegenwärtigen Verhandlungen über die Bildung des neuen Ministeriums wird auch die Theilung des Handelsministeriums in zwei Ressorts, in ein Handels- und in ein Kommunikationsministerium, ernstlich in Erwägung gezogen und wird der gegenwärtige Präsident der Oesterreichischen Staatsbahnen, Dr. von Bilinski, als Ministerkandidat genannt.

Eisenbahnvorlagen im Oesterreichischen Reichsrathe.

Noch vor seinem Ausscheiden hat sich Marquis von Bacquehem beeilt, dem inzwischen vertagten Reichsrathe mehrere Eisenbahnvorlagen zu unterbreiten, und zwar:

1. Verlängerung des Lokalbahngesetzes. Nachdem das gegenwärtige Lokalbahngesetz mit Ende dieses Jahres abläuft, andererseits aber die gesetzliche Sicherstellung der Konzessionirung von Lokalbahnen im administrativen Wege eine Unterbrechung schlechterdings nicht erleiden kann, so dürfte die in der Regierungsvorlage vorgeschlagene Verlängerung des gegenwärtigen Lokalbahngesetzes vom Reichsrathe beschlossen werden.

2. Gesetzentwurf, bezw. Uebereinkommen, betreffend die Verstaatlichung der Linien der Oesterreichischen Lokalbahngesellschaft, welcher auch die Sicherung wichtiger lokaler Linien enthält.

3. Verstaatlichung der Lokalbahn Czernowitz-Nowoselitza.

4. Herstellung der Eisenbahn Halicz-Tarnopol als vorwiegend strategische Bahn. Was die beiden Zweiglinien dieser Bahn anbelangt, so hat der Galizische Landtag

zu den Kosten derselben einen solchen Betrag zu leisten sich entschlossen, dass dem Staatsschatze aus dem Baue dieser Zweiglinien eine nennenswerthe Belastung nicht erwächst.

5. Bau der Ybbsthalbahn.

6. Eine Regierungsvorlage, durch welche das Gesetz, betreffend die Gewährung staatlicher Begünstigungen für die Konvertirung von Eisenbahn-Prioritätsanlehen verlängert werden soll.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Verstaatlichung der Mährischen Grenzbahn ist zwar bisher dem Reichsrathe nicht zugegangen, doch wird auch diese Vorlage dem Parlamente wohl bald unterbreitet werden.

Das Bahnprojekt Triest-Parenzo.

Zu den Verhandlungen des Oesterreichischen Staatseisenbahnrathes (siehe Nr. 86 S. 813 d. Ztg.) ist noch folgender Antrag des Landesausschusses von Istrien nachzutragen:

„Die Regierung wird ersucht, von ihrer Seite das Möglichste zu thun, um das Zustandekommen der Schmalspurbahn Triest-Pirano-Buje-Montona-Parenzo mit der Fortsetzung nach Canfanaro ehestens zu bewerkstelligen.“ Der Antrag betrifft eine Lebensfrage für den fruchtbarsten und höchstkultivirten Theil Istriens und wird eine werthvolle Ergänzung der Istrianer Staatsbahnen bilden. Die projektirte Bahn berührt Orte, welche, 5 7 Stunden entfernt von der Küste oder den Istrianer Staatsbahnen gelegen, nur mit den grössten Schwierigkeiten imstande sind, ihre reichen Wein- und Olivenernten zu Markt zu bringen. Der Landesausschuss von Istrien beschäftigt sich im Verein mit der Firma Sönderop & Comp. in Berlin seit Jahren eingehendst mit den Vorarbeiten für diese Bahn.

Verstaatlichung der Eisenbahn Vordernberg-Eisenerz.

Die letzten Formalitäten bezüglich der Verstaatlichung dieser Bahn sind nun durchgeführt. Die Staatsverwaltung befindet sich im Besitze sämmtlicher Aktien dieses Unternehmens, da ihr der Betrag von Nominale 700 000 fl. in Stammaktien bereits ausgefolgt worden ist. Auf Grund des Uebereinkommens wird die bücherliche Uebertragung des Eigenthums an der genannten Eisenbahn auf den Staat durchgeführt werden. Sodann tritt die Gesellschaft in Liquidation. In dem Gesetze über die Verstaatlichung der Eisenbahn Vordernberg-Eisenerz ist vorgesehen, dass dasselbe mit rückwirkender Kraft, nämlich vom 1. Januar d. J., in Geltung zu treten hat.

Anwendung der Zuschlagsfristen im internationalen Verkehre.

Die im Bereiche der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen bestehenden Zuschlagsfristen wurden auf Grund der Ausführungsbestimmungen § 6, Abs. 3 zu Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens auch im internationalen Verkehr zur Anrechnung gebracht. Zugleich wurde vom K. K. Handelsministerium gestattet, dass die für die Wiener Verbindungsbahn im Jahre 1887 genehmigten Zuschlagsfristen auch im internationalen Verkehre zur Anwendung gelangen dürfen.

Ertheilung, bezw. Verlängerung von Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt, bezw. verlängert:

a) dem Grafen Franz Hartig, Herrschaftsbesitzer in Niemes, und Genossen für eine normalspurige Lokalbahn von Pankratz nach Reichenberg als Fortsetzung und Verbindung der projektirten Lokalbahn von Berkowitz-Melnik nach Kratzau auf die Dauer eines Jahres;

b) dem Grafen Franz Hartig für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Berkowitz-Melnik der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zum Anschlusse an die Zittau-Reichenberger Eisenbahn bei Kratzau nebst Verbindungskurven zu den Bahnhöfen Liboch und Hirschberg auf die Dauer eines Jahres und endlich

c) dem Bergbaubesitzer Kajetan Faber in Wien für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Rudolfswerth der Unterkrainer Bahnen an die Landesgrenze bei Bregana zum Anschlusse an die von dem Genannten projektirte Lokalbahn Samobor nach Bregana, sowie für eine eventuelle Verbindung der vorgedachten Projektslinie mit der Südbahn bei Rann auf weitere 6 Monate.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende September d. J.

Von der mit Ende August d. J. ausgewiesenen Zahl von 464,02 Eisenbahnbaukm sind durch die Eröffnung und Betriebsübergabe der Strecken Laibach-Grosslupp und Grosslupp-Gottschee der Unterkrainer Bahnen 70,9 km und durch die als Sturzgeleise dem Verkehr übergebene Strecke des 2. Geleises Wilfleinsdorf-Bruck a. d. Leitha, der Linie Wien-Bruck a. d. Leitha der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn weitere 2,5 km hinweggefallen. Da mit keinem neuen Bahnbau begonnen wurde, so verblieben Ende September d. J. 390,62 km in Bauausführung, wovon 96 km auf Staatsbahnen und 294,62 km auf Privatbahnen entfallen. Als vollendet können bezeichnet werden die Lokalbahnen Strakonitz-Winterberg, Wodnian-Prachatitz und Castalowitz-Reichenau a/d. K.-Sollnitz (Kwasnei), ferner die Strecke Wels-Unterrohr der Lokalbahn Wels-Aschach (sämmtlich inzwischen eröffnet). Die Zahl der im September d. J. beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat sich infolge der Fertigstellung mehrerer Strecken von 18 702 auf 16 403 vermindert und beträgt 35 im Durchschnitt auf 1 km.

Beschlüsse der im Oktober d. J. abgehaltenen gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz.

Diese Konferenz der Oesterreichisch-Ungarischen und Bosnisch-Herzegowinischen Eisenbahndirektoren verhandelte zunächst über den Widerspruch der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gegen den Beschluss der früheren Konferenz, betreffend die vom Reichs-Kriegsministerium gewünschte Verlängerung der einjährigen Verjährungsfrist für Fracht- und Gebühren-Rückerstattungsansprüche, und sprach sich dahin aus, dass der erwähnte Beschluss, lautend: „Vom Zeitpunkte der endgültigen administrativen Austragung eines derartigen Rückvergütungsanspruches läuft die im § 61 (4) (entspricht dem Vereins-Betriebsreglement § 50 [4]) des Betriebsreglements normirte einjährige Verjährungsfrist“, in dem an das Handelsministerium zu erstattenden Berichte keine Aufnahme finde. In betreff der Einstellung eigens konstruirter und als solcher auffällig bezeichneter Krankenwagen in die Personenzüge soll in dem Berichte lediglich auf die bestehenden Tarifbestimmungen über die Beistellung von Krankenwagen hingewiesen und bemerkt werden, dass der Direktorenkonferenz eine anderweitige Lösung nicht möglich sei. Uebrigens sei, um die Beförderung infektiöser Kranker möglichst hintanzuhalten, auf ähnliche in Ungarn und Deutschland bestehende Bestimmungen zu verweisen. Für die Ausstellungsgegenstände der internationalen Ausstellung für Volksernährung in Wien wird der Ausstellungstarif zugestanden. Die Betheiligung der Bahnen an der Ausstellungsgruppe „Verkehrsmittel“ anerkennt die Konferenz nicht als eine solche Angelegenheit, worüber sie einen gemeinschaftlichen Beschluss zu fassen hätte. Die angeregte Abänderung bezüglich der Zustellung der Avisi an dritte Personen, sowie die Behandlung von Parteiansuchen um nachträgliche Anwendung billigerer, im Frachtbriefe nicht vorgeschriebener indirekter Abfertigung werden den betreffenden Komitees zugewiesen. Die Aufstellung von Verkaufsautomaten in den Stationen sei kein Gegenstand einer gemeinschaftlichen Beschlussfassung.

Beschlüsse der Oesterreichischen Direktorenkonferenz am 16. Oktober d. J.

Diese Konferenz wies die Angelegenheiten der Einführung einheitlicher Stampiglien zur Anbringung des Kontrolzeichens auf den Frachtbriefen, der rascheren und weiteren Veröffentlichung von Verkehrsstörungen, insbesondere durch telegraphische und telephonische Benachrichtigung aller Hotels der grösseren Städte, der raschen Beförderung von Leichensendungen zu wissenschaftlichen Zwecken zu einem möglichst niedrigen Tarifsatze den betreffenden Komitees zur Vorberathung zu. Die Kostenrechnung der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte für 1892/93 wurde zur Kenntniss genommen, die bisherigen Mitglieder des Ueberwachungsausschusses: Oesterreichische Nordwestbahn, Oesterreichische Staatsbahnen und Böhmische Westbahn, wiedergewählt und die Wahl von 14 Delegirten in die Prüfungskommission für den Jahrgang 1893/94 vorgenommen. Die Konferenz stimmte sodann dem Antrage der Niederösterreichischen Handelskammer wegen Erneuerung der Beitrittserklärung zum Eisenbahn-Schiedsgerichte bei, zu welcher jeder Bahnverwaltung die entsprechende Erklärung vorbehalten bleibt. Die vom Juristenkomitee vorgelegte Eingabe betreffs der vom Reichs-Kriegsministerium gewünschten Verlängerung der einjährigen Verjährungsfrist für Fracht- und Gebühren-Rückerstattungsansprüche wurde genehmigt.

Internationale Eisenbahnkonferenz in Fiume.

Auf Grund des im Jahre 1883 zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei in Berlin geschlossenen Kartells sind in Fiume — wegen Ausdehnung der direkten Tarife — unter dem Präsidium des Ungarischen Ministerialrathes und Direktors der Königlichen Staatsbahnen, von

Schober, Konferenzen geführt worden. Das seinerzeitige Uebereinkommen verpflichtete nun die bezeichneten Staaten, das Europäische Eisenbahnnetz von Wien bis Konstantinopel und Salonichi auszubauen. Die in der Berliner Konferenz vertretenen Staaten haben seit 1. Mai 1891 direkte Tarife. Diese Konferenz wollte hauptsächlich das Internationale Berner Uebereinkommen zur Geltung bringen, weil die Balkanstaaten den Berner Vertrag noch nicht annahmen. Die Konferenz konnte jedoch wegen der oppositionellen Haltung der Serben keine Konzessionen von den Balkanbahnen erlangen. Die Konferenz verhandelte weiter die Frage, auf welche Weise die kombinirten Rundreisetouren mit Zuhilfenahme der Seeschifffahrten zu lösen seien. Es wurde auch ein vorläufiges Resultat erzielt, indem der in Gemeinschaft mit den Seeschifffahrten kombinirte Orient-Rundreiseverkehr bis Budapest ausgedehnt worden ist, während im Verkehre mit den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen und dem Oriente eine wesentliche Herabminderung der Frachtsätze eintrat.

Neue Vizinalbahnen in Ungarn.

Im Jahre 1893 sind in Ungarn 12 in Bau befindliche neue Lokaleisenbahnen in der Länge von 533 km theils dem Verkehre übergeben worden, theils der Eröffnung nahe gebracht, nämlich: Zsebely-Csakovar 8,5 km (eröffnet 1. Oktober d. J.), Borossebes-Menyhaza 21,9 km resp. Gilvacs-Nagykaroly-Erdöszada 64 (55,4 + 8,6) km, Eperjes-Bartfa 45,9 km, Esrek-Nasicbatrinya 181 km, Gunja-Brcka 2,6 km, Szepesbela-Podolin 11,3 km, Balaton-Szent György-Somogy-Szobb 58,6 km, Szentes-Hodmezö-Vasarhely 34,9 km, Muranyvölgy 40,7 km, Ungvölgy 42,1 km, Bekes-Csanad 82,1 km.

Balaton-Szt. György-Somogy-Szobb: Eröffnung.

Die Lokalbahn Balaton (Plattensee)-Szt. György (St. Georgen)-Somogy-Szobb, 58,6 km, wurde am 24. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen und die (nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüter-Verkehr dienenden) Haltestellen ab Balaton-Szt. György (Station der Südbahnlinie Budapest-Kanizsa) sind: Balaton-Berény (3 km), Balaton-Keresztúr (7,39 km), Balaton-Ujlak (11,48 km), Kéthely (15 km), Marczali (22,32 km), Gyóta H (26,68 km), Mesztegnye (31,50 km), Böhönye (41,69 km), Segesd-Bogát H (48,27 km), Segesd (53,18 km), Somogy-Szobb, Station der Ungarischen Staatsbahnlinie Dombovar-Agram.

Die Szentes-Hódmezövásárhelyer Vizinalbahn,

welche bis jetzt noch Eigenthum von Konzessionären ist, wurde am 22. Oktober von der Ungarischen Staatsbahnverwaltung für den Gesammtverkehr in Betrieb gesetzt mit folgenden Stationen ab Szentes, Station der Linie Szajol-Szentes: Szegvár (8,50 km), Mindszent (17,27 km), Mártély (24,11 km), Hodmezövásárhely-Nepkert PH und Ausweiche (34,58), mit Anschluss an die Ungarische Staatsbahn, Hódmezövásárhely (36,91 km).

Das Projekt Wien-Aspang-Hartberg.

Eine Konferenz von Reichsraths- und Landtagsabgeordneten, sowie der Bürgermeister mehrerer Niederösterreichischer und Steiermärkischer Gemeinden fand wegen Ausbaues der Eisenbahn Wien-Aspang statt, die bis Hartberg weitergeführt werden und dort ihren Anschluss an die Steiermärkische Bahnlinie Hartberg-Fehring erhalten soll. Es gelangte eine Resolution zur Annahme, welche die Regierung auffordert, die Aspangbahn zu veranlassen, die Strecke von Aspang bis Hartberg so bald als möglich auszubauen und so den Anschluss der Aspangbahn an die in Hartberg einmündenden Linien zu empfehlen; ferner, dass diese ganze bis zur Steiermärkischen Grenze betriebene Strecke sobald als möglich in den Staatsbetrieb übernommen werde.

Endlich wurde das Komitee zu den erforderlichen Maassnahmen bevollmächtigt, dass die von den Steiermärkischen Interessenten noch aufzubringende Beitragsleistung in kürzester Frist gezeichnet werde.

Der neue Tunnel der Arlbergbahn.

Der infolge des letztjährigen Bergsturzes zwischen Langen und Klösterle durchgeführte neue Tunnel wurde am 7. November d. J. zum ersten Male vom Schnellzuge befahren. Der 500 m lange Tunnel wurde trotz der schwierigen Bauverhältnisse viel früher, als man angenommen hat, fertig. Mit der Vollendung dieses Tunnels wird der Verkehr auf der bisher durch Lawinen am meisten gefährdeten Strecke der Arlbergbahn vollkommen gesichert.

Erhöhung des Aktienkapitals der Böhmischen Nordbahn.

Die Genehmigung der Regierung, betreffend die Erhöhung des Aktienkapitals der Böhmischen Nordbahn, bezieht sich auf die Hinausgabe von 6667 Aktien zu 150 fl. im Gesammtbetrage von rund 1 Million Gulden. Ende 1892 betrug das Aktienkapital der Böhmischen Nordbahn 13 Millionen Gulden, bestehend aus 86666 Stück Aktien zu 150 fl. Nach der Emission der neuen Aktien wird das Aktienkapital die Höhe von 14 Millionen Gulden erreichen, der Erlös für die zu begebenden Aktien soll zur Abstossung der schwebenden Schuld verwendet werden.

Der elektrische Betrieb.

Im Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens besprach Herr Max Déri, Direktor der Internationalen Elektrizitätsgesellschaft, den elektrischen Betrieb von Strassen- und Lokalbahnen. Dieses besonders aktuelle Thema wurde vom Redner vom Standpunkte des Elektrotechnikers beleuchtet. Im Eingange des Vortrages wurde die volle Berechtigung des elektrischen Betriebes auf Lokal- und Strassenbahnen durch Hinweis auf die jüngst von der Generalversammlung des Internationalen permanenten Strassenbahnvereins diesbezüglich gefasste Resolution hervorgehoben. Weiterhin erörterte Herr Déri die Hauptsysteme des elektrischen Betriebes und schilderte den wichtigsten Bestandtheil für den elektrischen Betrieb, den Elektromotor, in Bezug auf seine Konstruktion und die Art seiner Funktion. Gegenüber der unterirdischen Stromführung wird die Luftleitung als billiger und in der Anwendung vorherrschend bezeichnet. Auf die projektirte Wiener Stadtbahn übergehend, erwähnte der Vortragende, dass eine so grossartige Beförderung, wie sie für diese Verkehrsanlage gefordert wird, bisher zwar noch nicht geleistet wurde. Da jedoch die elektrischen Betriebsmittel auch in Bezug auf die Leistungsfähigkeit sich rapid entwickeln, so liege der elektrische Betrieb für unsere zukünftige Stadtbahn zweifellos im Bereiche der Möglichkeit. Schliesslich besprach Redner die Rentabilität der elektrischen Bahnen, deren Vorzüge und insbesondere die erstaunliche Entwickelung derselben in Amerika. Bemerkenswerth war auch die detaillirte Beschreibung einzelner elektrischer Bahnen. Direktor Déri erntete für seine Ausführungen den ungetheilten Beifall der stark besuchten Versammlung.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Angriffe der Pariser Finanziers auf die Ungarische Kronenrente gilt eigentlich dem Dreibunde; vor einigen Wochen war Italien, jetzt scheint Oesterreich-Ungarn der Sturmbock zu sein, um indirekt gegen Deutschland zu manövriren. Die baldige Lösung der innerpolitischen Krise hat jedoch auf die Wiener Börse einen beruhigenden Eindruck gemacht. Die letzten Eisenbahnausweise sind günstiger als je, doch wurden dieselben noch mit Rücksicht auf das hohe Agio zu wenig gewürdigt. Starke Abgaben von Berlin in Staatsbahnaktien (301,50) drückten deren Kurs; Nordbahn (2870), Elbethalbahn (235,50) und Südbahn (101,50) waren gleichfalls matter; nur Nordwestbahn (213,50) hielt sich fest. Auch das seiner Verwirklichung entgegengehende Projekt des Donau-Oderkanals, über welches wir demnächst berichten werden, nahm einen abschwächenden Einfluss auf die Eisenbahnwerthe, da man wohl mit Unrecht befürchtet, dass dieselben darunter leiden werden. Nur Ungarische Westbahn (202,25) und Ungarisch-Galizische Bahn (204) waren in stärkerer Nachfrage, weil infolge der Konvertirung des auf deren Ungarischen Theil entfallenden Kapitals in Ungarischer Kronenrente das Aktienkapital der ersteren blos 2740600 fl. und der letzteren 7413800 fl. beträgt. Die Novemberfälligkeiten an Kuponseinlösungen und Kapitalsrückzahlungen belaufen sich auf 54,7 Millionen Gulden, wovon wohl ein grosser Theil der Börse zufliessen wird, was auch zu deren besseren Stimmung beigetragen hat.

Aus Frankreich.

Verbindlichkeit der Güteranmeldung.

Die Gerichte haben verschiedentlich Gelegenheit gehabt, den Grundsatz anzuwenden, dass die Eisenbahngesellschaften nicht gezwungen sind, die Empfänger von der Ankunft der nach dem Bahnhof adressirten Güter zu benachrichtigen. Diese ständige Rechtsprechung hat darin ihren Grund, dass der die Beförderungsfristen festsetzende Ministerialerlass vom 12. Juni 1866 den Güteranmeldezettel nicht erwähnt und den Konzessionsgesellschaften keine andere Pflicht auferlegt, als bereit zu sein, die Lieferung in den vorgeschriebenen Fristen auszuführen. Da über diesen Zustand zahlreiche Beschwerden an das Ministerium gelangten, so erschien es dem Minister der öffentlichen Arbeiten zweckmässig, den Erlass von 1866 daraufhin zu prüfen, ob nicht der Güteranmeldezettel verbindlich zu machen sei. Der Minister hat daher die mit der Staatsaufsicht betrauten Generalinspektoren durch Rundschreiben vom 11. September d. J. ersucht, die Frage zu prüfen und ihm darüber Bericht zu erstatten.

Beförderung von Kriegsmaschinen und Munition.

Der Kriegsminister hat denjenigen der öffentlichen Arbeiten auf die beim Versand und Empfang von Kriegsmaschinen und Munition zahlreich auf den Eisenbahnen eingetretenen Unregelmässigkeiten aufmerksam gemacht und besonders daran erinnert, dass seit dem im August 1892 vorgekommenen Diebstahl einer Kiste Kartätschen vier neue Entwendungen ausgeführt worden sind. Da diese Thatsachen sehr ernste Folgen bezüglich der Landesvertheidigung haben können, so hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Staats-Aufsichtsbeamten der Ost-, West-, Orléans-, Mittelmeer- und Südbahn mit einer Untersuchung betraut und die Ergebnisse dem Landes-Eisenbahnrath vorgelegt. Nach seiner Ansicht müssen die Eisenbahngesellschaften dringend aufgefordert werden, die genaueste Ueberwachung über Kriegsmaschinen und Munition auszuüben. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat demzufolge die Eisenbahngesellschaften durch Rundschreiben vom 28. September d. J. ersucht, die Wachsamkeit der Beamten bei Annahme, Beförderung und Ablieferung derartiger Sendungen verdoppeln zu lassen.

Lieferungsscheine bei der Ostbahn.

Die Berufsgenossenschaft der Getreidehändler beantragte am 1. August d. J. bei der Ostbahn, dass diese nach dem Vorgange der Nordbahn Theilabschnitte von Lieferungsscheinen ausgäbe, damit die Kunden des Empfängers die eine einzige Sendung bildenden Waaren in einzelnen Theilen abholen könnten. Der Betriebsdirektor der Ostbahn hat sich hiermit unter folgenden Bedingungen einverstanden erklärt:

Der von der Ankunft der Sendung benachrichtigte Empfänger hat zunächst den Frachtbrief zu quittiren und kann alsdann Theilabschnitte des Lieferungsscheins für die Kunden, an die er einen Theil der Waaren ausgeliefert wünscht, schaffen. Diese Theilabschnitte sind vom Empfänger zu zu liefern und zu unterzeichnen und müssen den Stempel oder die Firma seines Handlungshauses tragen und ferner angeben, auf welche Sendung sie sich beziehen; zu diesem Zweck müssen sie die Nummer und das Datum dieser Sendung, den Namen des Ausgangsbahnhofes, die Art der Waare und die Güterboden-Abtheilung, wo sie lagert, angeben. Diese Angaben werden auf den Frachtbrief, der sich in den Händen des Empfängers befindet, übertragen. Die Kunden haben dem Bahnhof auf dem Lieferungsabschnitt eine Randquittung zu geben, die einem Stempel von 0,10 Frcs. unterliegt. Diese am 1. Oktober d. J. in Kraft getretene Einrichtung ist nur auf Getreide und nur auf die Bahnhöfe La Villette und Paris-Reuilly anwendbar.

Ausnahmetarife nach den Badeorten.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist darauf aufmerksam gemacht worden, dass die Ausnahmetarife nach den Französischen Badeorten, namentlich bezüglich der Gültigkeitsdauer, weniger günstig seien, als die gleichen Fahrkarten nach ausländischen Badeorten. Bevor der Minister indessen Tarifverbesserungen von den verschiedenen Eisenbahngesellschaften verlangt, wünscht er genau zu wissen, ob diese ungünstigere Behandlung der Französischen Badeorte thatsächlich sowohl bezüglich der Preise, als auch bezüglich der Gültigkeitsdauer vorliegt. Er hat daher durch Rundschreiben vom 8. Juli d. J. die Generalinspektoren des Staats-Aufsichtsdienstes angewiesen, die Frage gemeinschaftlich zu prüfen und entsprechende Vorschläge zu machen.

Zeitkarten-Verbandstarife.

Die Belgische Staatsbahnverwaltung hatte im letzten Sommer Zeitkarten für 14 Tage eingeführt, die auf dem ganzen Netz gültig sind, einen Aufenthalt auf jeder Station gestatten und in I. Klasse 50 Frcs., in II. Klasse 38 Frcs. und in III. Klasse 25 Frcs. kosten; selbst für 8 Tage waren ermässigte Zeitkarten in Aussicht genommen.

Diese Maassregel hat den Französischen Minister der öffentlichen Arbeiten veranlasst, den ihm unterstehenden Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 26. Juli d. J. nahe zu legen, eine ähnliche Maassregel unter Berücksichtigung der Ausdehnung und Gestaltung ihrer Netze versuchsweise für die Ferien einzuführen.

Todtenschau.

Margot, Oberingenieur der Brücken und Strassen, dem Dienst der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in Grenoble zugetheilt, ist im Alter von 58 Jahren nach langer Krankheit gestorben.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Nordostbahn.

Der Verwaltungsrath genehmigte in seiner Sitzung vom 2. d. Mts. ein Projekt der Direktion über Aenderungen am äusseren Bahnhof in Zürich und Verlegung der Werkstätten, das ganze mit einem Reinkosten-Voranschlag von 4 800 000 Frcs. Dieses Projekt enthält hauptsächlich folgende Aenderungen: der Rohmaterialbahnhof wird verlegt und seine Gesammtfläche von 31 800 m² auf 114 000 m² gebracht. Die Lokomotivremisen sowie die Hauptwerkstätte sammt Zubehörden werden theils abgebrochen und gegen Altstätten hin versetzt, theils zu Wagenremisen umgebaut. Das infolge dieser Verlegungen frei werdende Terrain wird zur Anlage von Aufstellgeleisen und Wagenremisen verwendet. Ein Theil von 54 000 m² wird als disponible Liegenschaft aus dem Bahngebiete ausgeschieden. Es werden an der Winterthurer Linie 3 neue Lokomotivremisen mit zusammen 62 Ständen gebaut. Der Rangirbahnhof wird um 1/3 vergrössert. Für die künftige Hauptwerkstätte, Bauwerkstätte, Imprägniranstalt, Magazine, Holz- und Kohlenlager, Dienstgeleise usw. ist ein Areal von etwa 230 000 m² in Aussicht genommen. Die bestehenden 2 Geleise zwischen Bahnhof Zürich und Station Altstätten werden um 3 vermehrt. Der Verwaltungsrath nahm ferner einen Bericht der Direktion entgegen, über die infolge der bundesräthlichen Verordnung nöthigen Brückenverstärkungen und ertheilte dafür einen Kredit von 1 440 000 Frcs. Es wurde ferner ein Bauvertrag für den auf 783 244 Frcs. veranschlagten Umbau des Bahnhofes Schaffhausen genehmigt.

Für die von der Nordostbahn gebaute rechtsufrige Zürichseebahn hat der Bundesrath die Frist zur Eröffnung neuerdings verlängert und zwar für Stadelhofen-Rapperswyl bis 1. Dezember d. J. und für Stadelhofen-Zürich auf 1. Oktober 1894.

Thunerseebahn.

In der ausserordentlichen Versammlung der Thunerseebahn-Aktionäre, zu welcher 33 Aktionäre mit 2 300 Aktien erschienen waren, wurde Kaduzirung der nicht einbezahlten Interimsscheine beschlossen und dem Verwaltungsrath Generalvollmacht ertheilt, die an Stelle dieser Interimsscheine neu auszugebenden Aktien zu verwerthen. Der dem Verwaltungsrath vorgelegte Betriebsfusions-Vertrag mit der Bödelibahn wurde mit grosser Mehrheit verworfen, dafür aber der Verwaltungsrath beauftragt, in Berathungen über eine materielle Fusion mit der Dampfschifffahrts-Gesellschaft und der Bödelibahn einzutreten.

Ebnat-Uznach.

Für eine Bahn Ebnat-Uznach — Ueberschienung des Ricken — und Erleichterung der Verbindung zwischen der äussersten Ostschweiz (Toggenburg, St. Gallen, Appenzell) mit dem Zürcherseebecken, Glarus und überhaupt der Innerschweiz, ist ein Konzessionsgesuch eingereicht worden. Das Projekt sieht eine Maximalsteigung von 27 ‰ vor und 6 Millionen Francs Baukosten.

Delegirtenversammlung der Schweizerischen Eisenbahnarbeiter.

An dieser Versammlung nehmen theil: die Vertreter des Schweizerischen Zugpersonalverbandes, des Schweizerischen Lokomotivführerverbandes, der Heizervereine und der Eisenbahnarbeitervereine Bern, St Gallen und Winterthur. Die Versammlung soll am 12. d. Mts. in Olten stattfinden. Die Traktanden sind: Konstituirung und Wahl des Büreaus; Besprechung, betreffend Zusammenschluss der Vereine; Ausführung der Beschlüsse des ersten internationalen Eisenbahnarbeiterkongresses, Schaffung eines Centralorganes

Berner Oberlandbahnen.

Die Direktion wird in Zukunft danach trachten, der Englischen Sprache mächtiges Zugpersonal zu halten, während bis jetzt nur Deutsch und Französisch verlangt wurde. Es wird für nächste Saison bedeutender Besuch aus England erwartet, für welchen theilweise schon jetzt Extrazüge bestellt sind.

Das Eisenbahnunglück auf der Boston- und Albanybahn bei Chester,

über welches in Nr. 82 S. 782 d. Ztg. eine kurze Mittheilung gebracht worden ist, hat in der Amerikanischen Fach- und Tagespresse ausserordentlich viel Staub aufgewirbelt und die Gemüther in einer Weise erregt, wie kaum seit Gedenken. Der Ton, den die Amerikanische Presse anschlägt, ist beachtenswerth; wenn die Art, wie sie ihre Meinung über die Dinge für gewöhnlich auszusprechen pflegt, an Deutlichkeit kaum zu

wünschen übrig lässt, so dürften doch Worte, wie sie beispielsweise der „Engineering Record", der sich eingehend mit Verhältnissen des Unfalls beschäftigt hat, lange nicht in Eisenbahnsachen von einem Amerikaner gehört worden sein. In diesem Blatte heisst es: „Es scheint bei der Bahn auch nicht der Schimmer einer ordnungsmässigen Regelung der Verhältnisse, wie sie einem Ingenieur obliegen, und auf denen das Ineinandergreifen und die Sicherheit des Bahnbaues und -Betriebes ganz und gar abhängen, vorhanden zu sein. Der Oberingenieur hat offenbar keinen verantwortlichen Einfluss auf die Bauwerke oder die Bewegungen der darüber gehenden Züge. Der Brückeningenieur hat mit den Brücken selbst absolut nichts zu thun! Er sitzt in seinem Büreau, „arbeitet Pläne aus und gibt Erläuterungen" und „gelegentlich" hat er eine Besprechung mit dem Geschäftsführer des Unternehmens, überschreitet aber bereits seine Befugniss, wenn er diesem aufgibt, „bei der Arbeit doch vorsichtig zu sein". Der Präsident und andere Verwaltungsbeamten hatten die unangenehme Verantwortung, die ihnen obliegt, durch den Kanal der „mündlichen Vereinbarung" so gründlich von sich abgeleitet, dass keiner von den Bahnbeamten es wagte, auf die Ausführung der Arbeiten überhaupt ein Auge zu haben. In der ganzen Eisenbahngeschichte dieses Landes würde man schwerlich ein krasseres Beispiel von beamtlicher Lässigkeit, fachmännischer Unwissenheit oder beiden finden, wie es der amtliche Bericht offenbart. Man hat das Schauspiel eines grossen und vermögenden Unternehmens unter einer Leitung. die aus seiner Verwaltung den wirksamen Einfluss des Ingenieurs verbannte, von dem doch die Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirthschaftlichkeit des Betriebes abhängt."

Die Verhältnisse lassen ein etwas näheres Eingehen auf den Sachverhalt, als es in der früheren Nummer geschehen ist, wohl gerechtfertigt erscheinen. Man wird daraus ersehen, in wie weit das vorstehende Urtheil des „Engineering Record" auf thatsächlicher Grundlage beruht.

Die Brücke, auf welcher das Unglück passirte, lag 2,5 km östlich von dem Dorfe Chester; sie war zweigeleisig und kreuzte den Westfieldfluss unter einem spitzen Winkel. Am westlichen Ende der Brücke, deren Fahrbahn fast genau von Westen nach Osten gerichtet war, ist die Eisenbahn mit einem nordwärts geöffneten Bogen an die Brückenachse angeschlossen; am östlichen Ende setzt sich dagegen die Bahn in gerader Linie fort. Die Brücke hatte zwei Oeffnungen von 31,9 m Lichtweite; jede war mittelst zweier Trapezträger überspannt, deren Unterkante sich 8,5 m über dem Wasserspiegel befand und welche ihre Auflager auf einem gemauerten Mittelpfeiler und steinernen Endwiderlagern hatten.

Die von Westen kommenden, bis Albany die Lake Shore und Newyork Centralbahnen benutzenden Chicagoer Sonderzüge fahren von der Stadt Albany auf der Boston und Albanybahn in östlicher Richtung weiter. Der am 31. August d. J. um 12.31 Uhr Nachmittags in Chester fällige Eilzug hatte, indem er seinen Lauf auf die Brücke zu nahm, infolge einer einzuholenden Verspätung sehr bald eine Geschwindigkeit von 50 bis 55 km erreicht. Kaum war er über die vorerwähnte Bahnkrümmung hinweg gefahren, und über der ersten Oeffnung der Brücke angelangt, als diese unter ihm zusammenbrach. Die Lokomotive riss sich vom Zuge los und sauste vermöge der ihr innewohnenden lebendigen Kraft mit dem Tender noch über die zweite Oeffnung und etwa 50 m über das östliche Widerlager hinaus, wo sie entgleiste und südlich vom Geleise liegen blieb. Der unmittelbar hinter der Lokomotive befindliche Büffetwagen gelangte ebenfalls noch auf die zweite Oeffnung, brach aber mit dieser zusammen und stürzte nach Süden zu in den Fluss. Der nächste Wagen, ein Schlafwagen, stiess rechts und links gegen das Eisenwerk der Brücke und legte sich dann quer vor den Zwischenpfeiler. Der zweite Schlafwagen wurde eine ziemliche Strecke weit in südlicher Richtung in den Fluss geschleudert. Der darauf folgende Speisewagen fuhr in das Hintertheil des ersten Schlafwagens und blieb zum Theil in der Luft hängen, gestützt von dem ersten Schlafwagen und dem Eisenwerk der Brücke. Der letzte Wagen, ein Rauchwagen, wurde weniger beschädigt. Die Zahl der Verunglückten wird in den neuesten Mittheilungen auf 17 Todte und über 30 zum grossen Theil sehr schwer Verletzte angegeben.

Im „Engineering Record", in der Englischen Fachzeitschrift „Engineering" finden sich Nachbildungen photographischer Aufnahmen der Unfallstelle. Dieselbe bot nach diesen Aufnahmen ein Bild grausigster Verwüstung, in dem Eisenstücke und Wagentheile wild durch einander gewürfelt waren.

Und die Ursache des Unglücks? — Ein Trupp Brückenschlosser, welchen die Verstärkung der Brückenglieder durch Hinzufügen neuer Auflagerbleche übertragen ist, schlägt die Niete, welche die einzelnen Theile des Obergurtes zusammengehalten haben, auf etwa 7,5 m Länge heraus und begibt sich dann, ohne auch nur vorläufig Bolzen statt der Niete einzuziehen oder anderweite Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, der Tragweite dieser Unterlassung unbewusst, von der Arbeitsstelle, zum Mittagessen. Währenddem braust der Schnellzug auf die Brücke. — Ausser dem Vorarbeiter, einem früheren Kesselschmied, hatte niemand die Arbeiten überwacht. Weder die Eisenbahngesellschaft, noch der Unternehmer hat sich überhaupt um die Ausführung gekümmert.

Die Bahngesellschaft hat, um bei der Bergfahrt an Vorspannlokomotiven zu sparen, vor einiger Zeit schwerere Maschinen beschafft, vor deren Inbetriebnahme eine Verstärkung der eisernen Brücken vorgenommen werden musste. Die erforderlichen Arbeiten wurden an die Hawkins Brückengesellschaft mündlich vergeben. Zunächst wurden nur die Querträger verstärkt und hierauf die neuen Lokomotiven bereits in Dienst gestellt, dann erst wurde zur Verstärkung der Ober- und Untergurte sowie der Streben geschritten. Die hier in Rede stehende Willcuttsbrücke war die zwölfte, an welche die Reihe kam. Die Verstärkung der Obergurte der beiden nördlichen Träger war bis auf einige Nacharbeiten durchgeführt. Auch die schrägen Endständer der südlichen beiden Hauptträger waren bereits mit den erforderlichen Verstärkungsplatten versehen und man hatte mit der Verstärkung der Obergurte vom westlichen Ende her begonnen. Die Gurte hatten eine π-Form; sie bestanden aus 2 Stehblechen mit aufgelegten und durch Aussenwinkel daran befestigten Gurtplatten, statt deren in den beiderseitigen Endfeldern Gitterwerk aufgenietet war. Am westlichen Ende der Brücke war dieses bereits durch eine Gurtplatte ersetzt worden. In den folgenden 3 Feldern, welche schon e i n e Gurtplatte besassen, hatte man zur Anbringung einer zweiten Platte von 8,25 m Länge, 45 cm Breite und 2 mm Stärke fast alle Niete herausgeschlagen und in diesem Zustande wurde die Brücke verlassen. Die Rettung der Schlosser selbst ist lediglich als ein Zufall anzusehen, da sie sonst während der Vorbeifahrt eines Zuges die Arbeit nicht zu verlassen pflegten.

Die Angelegenheit ist durch die Eisenbahnkommission eingehend untersucht worden. Der Brückeningenieur der Bahn hat bei seiner Vernehmung erklärt, dass ihm lediglich die Aufstellung der Umbaupläne, nicht auch die Ueberwachung der Ausführung obgelegen habe. Ebenso äusserte sich der Oberingenieur der Gesellschaft und sein Vertreter, aus deren Aussagen ferner hervorging, dass man nicht einmal eine Ermässigung der Fahrgeschwindigkeit auf den im Umbau befindlichen Brücken angeordnet hatte.

Der herbeigerufene Sachverständige Professor Swain sagt in einem der Eisenbahnkommission auf Grund örtlichen Befunds erstatteten technischen Gutachten folgendes:

„Die Untersuchung der Trümmer zeigt klar, dass, als der Zug seine verhängnissvolle Fahrt über die Brücke antrat, die Obergurtplatten des südwestlichen Trägers ausser Zusammenhalt waren. Die alten Platten waren über die Breite des zweiten, dritten und eines Theils des vierten Feldes — vom westlichen Ende gerechnet —, d. h. über etwa 7,6 m von den Winkeln losgelöst und allem Anschein nach sind keine Bolzen an Stelle der Niete eingezogen worden; wenn überhaupt Schraubenbolzen vorhanden waren, sind es sicherlich nur sehr wenige gewesen. Ich sah keine Spur davon. Unter den Trümmern liegt thatsächlich dieser Gurtabschnitt ganz ohne Gurtbleche; er besteht lediglich aus Stehblechen und Winkeln. Wenn man die Gurtbleche fest mit den Winkeln verbolzt hätte, so würde man sie zweifellos noch am Gurte fest gefunden oder doch wenigstens Anzeichen dafür wahrgenommen haben, dass sie daran befestigt waren, während sie sich thatsächlich gar nicht in dessen Nähe befanden; dafür dass sie abgerissen worden wären, habe ich keine Anzeichen gefunden. Diese Umstände stellen die Ursache des Unglücks so klar, dass kein Zweifel darüber mehr obwalten kann.

Hierzu kommt noch, dass bei der Loslösung der Gurtbleche auch die obere Windverstrebung losgemacht werden musste, was auch in den ersten 4 Feldern des Obergurts geschehen ist. Wenn es auch denkbar ist, dass einige der Windstreben durch ein Vorsteckeisen oder einen Schraubenbolzen vorübergehend befestigt waren, so lassen die Trümmer doch deutlich erkennen, dass die Befestigung, wenn überhaupt, doch nur in sehr unvollkommener Weise vorhanden war. Ich habe von einer solchen Befestigung nichts wahrgenommen."

Das Urtheil des Sachverständigen findet übrigens bereits durch die in den Zeitschriften veröffentlichten Abbildungen eine Bestätigung. In dem Trümmerhaufen kann man sogar im Schaubilde deutlich die Lamelle und die Winkeleisen mit den leeren Nietlöchern wahrnehmen.

Ein niederschmetterndes und für die Bahnverwaltung beschämenderes Urtheil ist so leicht nicht gefällt worden. Hierzulande bleibt ein derartiges Vorkommniss unverständlich und die Amerikanische Presse möchte sich vergeblich bemüht haben, den Schein des Gerechten in dieser Angelegenheit zu wahren. Thatsächlich hat sie es auch nicht ernstlich versucht.

Bücherschau.

Das Recht der Eisenbahnen in Preussen. Systematisch dargestellt von W. Gleim, Geh. Oberregierungsrath und vortragender Rath im Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Erster Band: Das Eisenbahnbaurecht. Berlin 1893. Verlag von Fr. Vahlen, W. Mohrenstrasse 13/14. Preis gebunden 12 ℳ.

Nach längerer Pause*) ist kürzlich der Schluss des ersten Bandes dieses verdienstvollen Werkes erschienen, dessen erste Hälfte wir im Jahrg. 1890 (Nr. 97 S. 957) d. Ztg. anerkennend besprachen. Auch in dieser zweiten Abtheilung seines Eisenbahnbaurechts entwickelt der Verfasser in 6 Abschnitten an der Hand der einschlagenden Gesetze und Verordnungen in derselben klaren einfachen Sprache, in derselben gedrängten Kürze weiter die Rechtsverhältnisse, welche aus dem Bau der Eisenbahnen entspringen, nämlich: die Bestimmungen, betreffend die Eisenbahnbaupläne, die Ausführung und Ausrüstung der Eisenbahnanlagen, sowie die Prüfung der Eisenbahnanlagen vor ihrer Inbetriebnahme. Daran schliesst sich ein Kapitel über die baulichen Verhältnisse der dem Eisenbahngesetz von 1838 nicht unterstehenden Bahnen (Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen). Als Anlagen sind beigefügt: Preussisches Eisenbahngesetz und die Polizeiverordnung vom 3. November 1838, die Bestimmungen für die Aufstellung der technischen Vorarbeiten zu Eisenbahnanlagen vom 9. August 1845 (revidirt 1871) und das Cirkularschreiben des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 12. Oktober 1892.

Die Post-, Bahn- und Telegraphengesetzgebung des Deutschen Reichs. Erläutert von M. Stenglein, Reichsgerichtsrath. Berlin 1893. Verlag von O. Liebmann, Lützowstrasse 27. Erstes Heft. Preis 2,50 ℳ.

Die Rechtsverhältnisse der Verkehrsanstalten eines Landes bilden ein vielfach in einander greifendes Ganze und liegen die Wechselbeziehungen von Post, Eisenbahnen und Telegraphen klar zu Tage. Eine gemeinsame Bearbeitung bezw. Besprechung der gesetzlichen Bestimmungen, welche die Verkehrsanstalten betreffen, hat daher volle Berechtigung. Der Stenglein'sche Kommentar beschränkt sich auf die Erläuterung der strafrechtlichen Nebengesetze des Deutschen Reichs unter Ausschluss der Bestimmungen des Strafgesetzbuchs und der Strafprozessordnung. Was das Eisenbahnrecht betrifft, werden in dem uns vorliegenden ersten Hefte (S. 40—50) nur die §§ 53—74 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, die geringfügigen Delikte betreffend, in Betracht gezogen. Vollständig erläutert wird das Gesetz vom 28. Oktober 1871 über das Postwesen, das Gesetz vom 21. November 1887 zum Schutz der unterseeischen Telegraphen und das Gesetz vom 6. April 1892 über das Telegraphenwesen.

Nach einer Notiz auf dem Umschlag des ersten Heftes sollen in dem Kommentar im ganzen 11 das Verkehrswesen betreffende Gesetze erörtert werden.

*) In der Zwischenzeit erschien von demselben Verfasser erläutert und in demselben Verlag: Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. September 1892.

Kalenderschau.

Engelmann's Kalender für Eisenbahnbeamte des Deutschen Reichs für das Jahr 1894. 12. Jahrgang. Unter Redaktion fachmännischer, aktiver Kräfte. 2 Theile. Berlin Verlag und Eigenthum von Julius Engelmann, Lützowstrasse 97.

Der Inhalt wie die Ausstattung des neuen Jahrgangs dieses von uns schon mehrfach besprochenen Kalenders sind im wesentlichen unverändert geblieben. Theil 1 enthält u. a. die für den Eisenbahnbetrieb geltenden wichtigsten Verordnungen, so die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 und die Ergänzungen und Aenderungen der Anlage B zu derselben. Theil 2, welcher auf Seite 1 bis 220 weitere Gesetze und Verordnungen usw. mittheilt, enthält auch das Kleinbahnengesetz vom 28. Juli 1892 mit den Ausführungsanweisungen. Die Adressbuchabtheilung ist, da die vorausgehenden gesetzlichen Bestimmungen zu viel Platz in Anspruch nahmen, in seinem Umfang beschränkt worden. Die von Liebenow bearbeitete Eisenbahnkarte des Deutschen Reichs ist eine willkommene Beilage auch zu der neuen Auflage.

Flister's Kalender für Eisenbahn-Betriebs- und Verkehrsbeamte des Deutschen Reichs für 1894. 11. Jahrgang.

Dieser in demselben Verlag (von Engelmann) erschienene Kalender hat im wesentlichen denselben Inhalt wie der Engelmann'sche Kalender, unter Fortlassung der Beilagen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Nach langem schwerem Leiden ist am 7. d. Mts. der Herr **Regierungsrath Dr. Panthel**, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. verstorben.

Wir betrauern in ihm einen langjährigen treuen Mitarbeiter, der ebenso sehr durch seine reichen Kenntnisse und sein ruhiges sachliches Urtheil, wie durch sein gewandtes und liebenswürdiges Auftreten sich die Achtung und Zuneigung seiner Kollegen erworben hat.

Sein Hinscheiden ist ein harter Verlust für die Eisenbahnverwaltung, die er auch in Verhandlungen mit anderen Behörden in würdiger Weise zu vertreten wusste.

Sein Andenken bleibt bei uns in Ehren. (2456)

Frankfurt a/M., den 8. Nov. 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Am 15. d. Mts. wird die an der Bahnstrecke Giessen-Fulda gelegene Haltestelle Wallenrod für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, sowie von Sprengstoffsendungen nach und von dieser Haltestelle bleibt ausgeschlossen.

Nähere Auskunft über die Tarifsätze ertheilen die Güterabfertigungen.

Giessen, den 6. November 1893. (2457)
Grossh. Direktion.

Staatsbahn - Güterverkehr Berlin - Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit wird die zwischen Königs - Wusterhausen und Grünau belegene Station Hankels Ablage-Zeuthen für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern in den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 1. November 1893. (2458)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. Januar 1893 Im vorbezeichneten Tarife treten mit dem 15. d. Mts. und, soweit Frachterhöhungen damit verbunden sind, mit dem 20. Dezember d. J. einige Aenderungen und Ergänzungen in Kraft, welche betreffen: Zusatzbestimmungen zu den §§ 51 und 81 der Verkehrsordnung, zerlegte Fahrräder, Wildpret und geschlachtetes Geflügel, Alaunstein und Alaunerde, sowie Berichtigungen des Haupttarifs. Nähere Auskunft hierüber wird von den Güterabfertigungsstellen ertheilt. Die Ergänzung der bezeichneten Zusatzbestimmungen ist von den Landesaufsichtsbehörden genehmigt.

Berlin, den 4. November 1893. (2459MG)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

Sächsisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. treten die Nachträge II zu den Tarifheften 2 und 3 und I zum Tarifheft 5 in Kraft. Sie enthalten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für Getreide usw. im Verkehre mit den Sächsischen Stationen Dahlen, Deutschenbora, Dornreichenbach, Erlau, Gauern und Weida-Altstadt, sowie der Station Vag-Ujhely der Ungarischen Staatsbahnen, ferner ermässigte und neue Frachtsätze für die Beförderung von getrockneten Malztrebern, Rübenschnitzen und Schlempen.

Am gleichen Tage wird die Station O-Buda-Filátorigát der Ungarischen Staatsbahn mit den für Budapest (Westbahnhof) bestehenden Frachtsätzen in den Verbands-Güterverkehr einbezogen.

Abdrücke der Nachträge können von den betheiligten Stationen oder von unserer Wirthschafts-Hauptverwaltung in Dresden, Strehlenerstrasse 66, bezogen werden.

Dresden, am 4. November 1893. (2460)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Westösterreichisch-Ungarischer Verbands - Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. bis auf weiteres tritt ein provisorischer Ausnahmetarif — Heft 1 — für die Beförderung von Futtermitteln in Kraft.

Abdrücke dieses Tarifs können durch Vermittelung der betheiligten Stationen bezogen werden.

Dresden, am 11. November 1893. (2461)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Fortsetzung der amtlichen Bekanntmachungen S. V.

Nr. 21. Jahrgang 1893. Berlin, am 11. November 1893.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. November Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	—	Gusstheil —	5	1	Straubing	Bayerische Stsb.	
2	A C	724/725	1	Kollo	verschiedenen Inhalts	366	2	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
3	A G	384	1	Korb	leere Ballons —	8	3	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
4	A K	610	1	Schliesskorb	leer —	7	4	Münden	K. E.-D. Hannover	beklebt: Hannover-Münden.
5	A K	1	1	Fass	Obst u. eine Schürze	44	5	Berlin H. L.	K. E.-D. Altona	
6	A M	6524	1	„	leer —	14	6	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
7	A L	5	1	Sack	Fleisch, Brot, Grütze usw.	56,5	7	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
8	A L	83	1	Kiste	gefüllt —	2	8	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr.: Fulda.
9	A O H	—	2	—	eis. Streichbretter —	14	9	Lissa i/P.	K. E.-D. Breslau	
10	A P	1	1	Kübel	Butter —	9	10	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	beschr.: Gütersloh.
11	A R	2757	1	Kiste	? —	24,5	11	Hagenow	Meckl. Friedr. Frzb.	
12	A R	10	1	Korb	Liköre —	39	12	Fleurus	Grand Central Belge	
13	A R	—	1	Packet	3 leere Körbe —	4,5	13	Döbeln	Sächsische Stsb.	
14	A S	—	1	Pack	Holzwaaren —	12	14	Soest	K. E.-D. Hannover	beschr.: Brakel.
15	A S S	4730	1	Kiste	? —	37	15	Berlin H. L.	K. E.-D. Altona	
16	B	—	3	Kolli	Ofentheile —	?	16	Langensalza	K. E.-D. Erfurt	
17	B	I	1	Packfass	leer (ohne Deckel) —	13	17	Linden K.	K. E.-D. Hannover	bez.: Budapest-Trient.
18	B F	4	1	Kiste	? —	34	18	Kufstein	Bayerische Stsb.	
19	B J	43	1	Schliesskorb	? —	63	19	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
20	B K	12098	1	Kiste	Kurzwaaren —	38,5	20	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	
21	C	1	1	Pack	Säcke —	25	21	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
22	C	2990	1	Kiste	? —	—	22	Aerschot	Grand Central Belge	
23	C B	31926	1	Pianinokiste	leer —	—	23	Schweinfurt C. B.	Bayerische Stsb.	
24	C E	2946	1	Fass	leer —	9	24	Würzburg	„	
25	Ch F P & S	2241	1	Kiste (mit Zinkeinsatz)	? —	57	25	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
26	C N	—	2	Fässer	leer —	60	26	Zwickau	Sächsische Stsb.	bez.: Austria.
27	C S	6972	1	Kiste	gefüllt*) —	26	27	Dresden-Altst.	„	bez.: Weimar-Dresden.
28	C T	2356	1	„	? —	25	28	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
29	D B	212	1	„	Cigarren —	13	29	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
30	D F	1/2	2	Körbe	leer —	4	30	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	
31	E	1	16	—	eis. Roststäbe —	—	31	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
32	E F	5	1	Packet	2 leere Obstkörbe —	—	32	Döbeln	Sächsische Stsb.	
33	E H	9028	1	Fass	leer —	8,5	33	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
34	F	810	1	Pack	Schnüre u. Quasten zu Portièren	16	34	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
35	F	—	1	Kollo	Gewicht —	8	35	„	„	
36	F	1	1	Pack	leere Körbe —	12	36	Naumburg a/S.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision, beschr.: F. Voigt, Auerbach b. Rehmsdorf.
37	F	66	1	Ballen	Stuhlaufsatzknöpfe	24	37	Leipzig Dresd. Bhf.	Sächsische Stsb.	
38	F B	877	1	Kiste	Käse —	6	38	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr.: Trier-Mainz.
39	F B	—	1	Pack	4 hölz. Wannen —	?	39	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
40	F C	5212	1	Korbflasche	Lack —	7	40	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
41	F E	1	1	Fass	leer, gebr. —	70	41	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	

*) Inhalt noch nicht festgestellt.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
42	F H D	6	1	Kiste	leer	10	42	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Glückstadt.
43	F K	76	1	Fass	Petroleum	215	43	Wildbad	Württemberg. Stsb.	
44	F K	17	1	Korb	fr. Obst	445	44	Nauen	K. E.-D. Altona	
45	F & M	—	1	Kiste	Feilen	9,5	45	Tilly	Grand Central Belge	alte Bezettelung: Lüneburg - Hamburg 10/4. v. Berlin H. L.
46	G	2	1	Fass	?	173	46	Neumünster	K. E.-D. Altona	
47	G	247/248	2	Säcke	Gyps	99,5	47	Ludwigslust	„	
48	G E	—	1	Pack	9 leere Körbe	26	48	Bonn	Linksrh. Köln	
49	G H	—	1	Korb	Birnen	27	49	Passau	Bayerische Stsb.	
50	G L	4142 / 2170	1	Kollo	versch. Inhalts	—	50	Anvers Süd	Grand Central Belge	
51	G N	10	1	Sack	alte Säcke	15	51	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Bromberg	
52	G R	—	1	Kiste	Sternnudeln	14	52	Crefeld	Linksrh. Köln	
53	H	—	1	„	Nudeln	15	53	Metz	Elsass-Lothring.	
54	H	—	1	Pack	Bretter	11	54	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Mühlhausen i. Th.
55	H	120 / 114	2	Fässer	Cokosnussöl	1733	55	Aachen	Linksrh. Köln	
56	H B S	7	1	Ballen	?	79	56	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	
57	H C	7675 a	1	—	eis. Kugel (Lampentheil)	4	57	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
58	H H	5	1	Pack	2 Fleischkörbe	20	58	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	
59	H H	8278	1	Ballon im Korb	gefüllt	74	59	Leipzig B.-Dr. B.	K. E.-D. Erfurt	
60	HL	—	1	Kiste	gebrauchter Ofen	55	60	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Geisenheim und Meyer & Cie. Kalk.
61	H L & C	1934	1	„	Feueranzünder	103	61	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
62	H P	4881/4883	3	Kisten	?	—	62	Anvers Süd	Grand Central Belge	
63	H S C	3450	1	Fass	unbekannt	53	63	Posen	K. E.-D. Breslau	mit Lemberg bezettelt.
64	H S	524	1	Ballen	?	17,5	64	Neuruppin	Paulinenaue-N.-Rpp.	vermuthlich eine emball. Kiste Wein.
65	H W D	379	1	Kiste	unbekannt	123	65	Ziegenhals	K. E.-D. Breslau	von Hamburg B. bezettelt.
66	J	25	1	„	unbekannt	57	66	Neudorf	Elsass-Lothring.	
67	J	—	4	Bündel	Reiserbesen	37	67	Monsheim	Hessische Ludwigsb.	
68	J E	1	1	Sack	Kartoffeln	65	68	Hamburg H. Eilg.-Abf.	K. E.-D. Altona	
69	J F B	1730 / 2160 / 2184	3	Kisten	leer	61	69	Herford	K. E.-D. Hannover	ab Wanne, bezettelt Essen-Herford.
70	J G	840	1	Fass	Petroleum oder Oel	193	70	Reppen	K. E.-D. Breslau	
71	J H B W	19610	1	Kiste	?	28	71	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
72	J S N / J	1505	1	„	gefüllt*)	108	72	Tetschen	Sächsische Stsb.	
73	J W	—	1	—	gusseis. Wasserausguss-Becken zu einer Wasserleitung	—	73	Hannover Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
74	K	—	1	—	Walze	6	74	Potsdam	K. E.-D. Magdeburg	
75	K C	3840	1	Ballen	Leder	15	75	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr.: Trier-Mainz.
76	L	—	1	Stück	Schieblade	1	76	Hadersleben	K. E.-D. Altona	
77	L & H	11946	1	Kiste	Stearinlichte	30	77	Lautenburg	K. E.-D. Bromberg	
78	L P	2/1	1	Korb	leer	14	78	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	
79	L R B auch weisser Strich	—	1	Stange	Messerstahl	11	79	Ratzebuhr	K. E.-D. Bromberg	
80	M	21	1	„	Eisen	5	80	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
81	M A	49	1	Petrol.-Fass	leer	35	81	Rieding	Elsass-Lothring.	
82	MF	1893	2	—	eis. Querschwellen	—	82	Freihöls	Bayerische Stsb.	
83	M H E	—	1	Kollo	Kuppelung	?	83	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
84	M K	—	1	Korb	eine leere Kiste, 1 Muff, 2 Säckchen, 1 Reisesack	17	84	Würzburg	Bayerische Stsb.	
85	M R	—	1	Sack	Kartoffeln	46	85	Hausham	„	
86	M S	3	1	Kollo	Guss	—	86	Eppstein	Hessische Ludwigsb.	bez.: Heppenheim-Eppstein.

*) Inhalt noch nicht festgestellt.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
87	M S C	31, 65, 66, 67	4	—	Wagendecken	—	87	Kufstein	Bayerische Stsb.	
88	N C	81	1	Korb	Hühner	33	88	Köln Eilg.-Abf.	Linksrh. Köln	
89	O K	II	1	Ballen	getr. Kleider	16,5	89	Berlin H. L.	K. E.-D. Altona	
90	O S	—	1	Kollo	ger. Fische	18	90	„	„	
91	P D	493	1	Kiste	Wein oder Saft	21	91	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
92	P K	509	1	„	?	50	92	Passau	Bayerische Stsb.	Wien West-Frkfrt. St. B. bezettelt.
93	P M	117/120	4	Pack	Papier	53	93	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr.: Heidesheim-Mainz.
94	P T	353	1	Kollo	2 Körbe, leer	5	94	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
95	P W	1000	1	Schliesskorb	leer	6	95	Aachen	Linksrh. Köln	
96	R	—	1	Kiste	unbekannt	128	96	Woldenberg	K. E.-D. Breslau	mit Woldenberg bezettelt.
97	R G	—	1	Korb	Marillen	9,5	97	Kufstein	Bayerische Stsb.	
98	R M	1649	1	Ballen	Rothgarn	19	98	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
99	R S R	III	2	—	Pflugschaare	4	99	Barmen	„	
100	R Z N, R Z N	1755, 1431	2	Bierfässer	leer	?	100	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	b. Bodenrevision.
101	S	1807, 14507/9	1	Sack	Bettfedern	52	101	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	bezettelt: Cannstatt-Erlangen.
102	S G	516	1	Fass	leer, gebr.	6	102	Plauen i. V. Ob. B.	Sächsische Stsb.	
103	S G	2138	1	Kiste	6 Fl. Cognac, Stephans-Aroma	20	103	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
104	S O	40	1	Ballen	rohe Baumwolle	198	104	Bempflingen	Württemberg. Stsb.	soll einer Wagenladung entfallen sein.
105	St G	1530 (Glas)	1	Kiste	?	19	105	Wertheim	Bayerische Stsb.	
106	T	—	1	Packet	Zinn in Stäben	27	106	Waldenburg	Sächsische Stsb.	
107	T	1	1	Bund	Bandeisen	42	107	Murnau	Bayerische Stsb.	
108	T B	8899, 8900/1	3	Kisten	anschein. Konserven	160	108	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
109	U V	14	1	—	eis. Träger	43	109	Merxheim	Elsass-Lothring.	
110	W	1	1	Pack	leere Säcke	17	110	Thorn	K. E.-D. Bromberg	beschr.: Düsseldorf Bilk — Mainz.
111	W B	4539	1	Kiste	gefüllt	20	111	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
112	Z A	—	1	—	gusseis. Fensterrahmen	17,5	112	Moers	Linksrh. Köln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
113	Frank	—	1	—	Gitter	—	113	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
114	Zuckerfabrik Frankenthal	—	1	Packet	Zucker	2,5	114	Murnau	Bayerische Stsb.	
115	Hecht	—	1	Sack	Hafer	76	115	Bettingen	Wilhelm Luxembgb.	von Berlin H. L.
116	Gebr. L	3655	1	Kiste	Konfektion	68	116	Rotterdam	K. E.-D. Altona	
117	Heinr. Lükel b. Sattlermeister Grubnau in Käferthal b/Berlin	—	1	Koffer	unbekannt	24	117	Harburg U. E.	K. E.-D. Hannover	
118	J Marin & Hasenbalg	—	1	Ballen	alte Säcke	12	118	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
119	Men	42	1	—	Decke nebst Montur	—	119	Berzée	Grand Central Belge	
120	Gebr. Nathan Ulm	—	1	Pack	gesalz. Haut	25	120	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
121	Pass	7	1	Kiste	Kleider u. Wäsche	109	121	München C. B.	„	C S C P 3590 *)
122	P C Rhein. Wein-Comp.	32834, 32835	2	Fässer	leer, je 65 l	—	122	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Frankfurt a/M.-Wachenheim.
123	Schultheiss	—	1/8	Tonne	leer	10	123	Posen	K. E.-D. Breslau	
124	Dr. Voigt Berlin W. Wormserstr. 9	—	1	kleines Packetchen	?	1	124	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	

*) Budapest/Verbasza Kula-München gez.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Güter m. Numm. bez.:					
125	weiss	1	1	—	eis. Ofenthür —	2	125	Kreuzburg	K. E.-D. Breslau	
126	I roth	—	4	—	Stangen-Haspeneisen	21	126	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
127	roth	3	2	—	Ofenthüren —	—	127	Lügde	K. E.-D. Hannover	
128	—	8	1	Sack	alte Säcke —	20	128	Hameln	„	
129	roth	11	1	Kollo	eis. Wagenbuchsen —	2	129	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
130	—	38	1	Pack in Stroh	Eisenwaaren —	?	130	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	beschr.: von Bernsdorfer Hütte.
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
131	weiss ×	—	1	Kollo	2 Stück Ofentheile —	2	131	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
132	R (im Dreieck)	956	1	Fass	leer, gebr. —	13	132	Plauen i. V. Ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
133	✡	—	1	Sack	Knolin —	—	133	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
134	V (im Dreieck) P H & S	19	1	Rolle	? —	38	134	Augsburg	Bayerische Stsb.	
135	JW (im Dreieck)	1884	1	Korb	Branntwein —	49	135	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
136	—	—	4	Stück	Angelruthen —	1,5	136	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
137	—	—	1	Korb	fr. Aepfel —	33	137	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
138	—	—	1	—	eis. Aschekasten —	4	138	Herford	K. E.-D. Hannover	
139	—	—	1	—	Ausguss von einer Giesskanne	0,5	139	Hameln	„	
140	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	24	140	Metz	Elsass-Lothring.	
141	—	—	1	Pack	Bleche —	48	141	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Elberfeld	
142	—	—	1	Sack	Blechgeschirr —	13	142	Cönnern	K. E.-D. Magdeburg	
143	—	—	2	—	Blechthüren zum Ofen	4	143	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	
144	—	—	1	—	Bremskolbenbüchse —	24,5	144	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	je 3 m lang, 0,17 m breit, 0,02 m dick.
145	—	—	11	—	tannene Bretter —	88	145	Schweinfurt C. B.	Bayerische Stsb.	
146	—	—	1	—	Closettrichter —	8	146	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
147	—	—	3	—	Dachfenster —	13	147	Mergentheim	Württemberg. Stsb.	
148	—	—	1	—	Decke —	—	148	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
149	—	—	1	Kollo	Drahtgeflecht —	16	149	„	„	
150	—	—	1	Stück	Eichenholz (Schwelle)	—	150	Hamburg B.	„	
151	—	—	1	—	kleines Eisenrad —	12,5	151	Erfurt	K. E.-D. Breslau	
152	—	—	3	Stangen	Eisen —	6	152	Logelbach	Elsass-Lothring.	
153	—	—	1	Bund	Eisenrohre —	40	153	Colmar	„	
154	—	—	1 3	Kollo Kolli	Eisenstange — Holz —	4 2,5	154	Bremen, Freihafen	K. E.-D. Hannover	
155	—	—	1	Kübel	Eisenwaaren —	56	155	Obermodern	Elsass-Lothring.	
156	—	—	1	Kollo	Eisenwaaren —	21	156	Strassburg	„	
157	—	—	1	—	Eishacke —	1	157	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
158	—	—	1	Sack	Farbholz —	130	158	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Elberfeld	
159	—	—	1	Fass	leer —	20	159	Oberrehnheim	Elsass-Lothring.	
160	—	—	1	Korb	etwas Fruchtkaffee —	4	160	Horb	Württemberg. Stsb.	
161	—	—	1	—	Fuss, schwarz polirt	3	161	Erbach	„	
162	—	—	1	—	eis. Fusstritt —	—	162	Ingolstadt C. B.	Bayerische Stsb.	anschein. zu einem Notenständer gehörig.
163	—	—	3	Kolli	1 Gardinenstange, 1 Tisch u. 1 Gewehr	—	163	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
164	—	—	1	Stück	Gasrohr —	15	164	Neudorf	Elsass-Lothring.	
165	—	—	2	„	Gasrohr 5,23 bezw. 0,45 m lang	17	165	Wedel	K. E.-D. Altona	
166	—	—	1	—	Gasrohr, 5 m lang —	20	166	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
167	—	—	1	—	kleine Geflügelkiste —	7	167	Rybnik	K. E.-D. Breslau	
168	—	—	1	Sack	Gerste —	100	168	München C. B.	Bayerische Stsb.	
169	—	—	1	„	Gerste —	100	169	„	„	
170	—	—	1	—	Gewichtstück —	5	170	Kreiensen	K. E.-D. Magdeburg	
171	—	—	1	—	eis. Grubenschiene —	24	171	Berlin H. L.	K. E.-D. Altona	
172	—	—	2	—	Gusstheile —	9	172	Kochendorf	Württemberg. Stsb.	
173	—	—	41	Säcke	Hafer —	376	173	München C. B.	Bayerische Stsb.	
174	—	—	1	—	Hase —	3,5	174	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
175	—	—	1	—	grüne Haut —	54	175	München C. B.	Bayerische Stsb.	
176	—	—	10	Stück	Hölzer —	113,5	176	Nürnberg C. B.	„	vierkantig, 1,5 m lang.
177	—	—	2	—	Kaffeebrenner —	2	177	Harburg	K. E.-D. Hannover	
178	—	—	1	—	Kalbfell —	1	178	Lissa i. P.	K. E.-D. Breslau	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
179	—	—	1	—	eis. Kessel, leer —	23	179	Neumünster	K. E.-D. Altona	*) Inhalt noch nicht festgestellt.
180	—	—	1	Kiste	gefüllt*) —	79	180	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
181	—	—	1	Kiste (ohne Deckel)	leer —	39	181	Bremen	K. E.-D. Hannover	
182	—	—	1	Bund	2 Körbe, leer —	10	182	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
183	—	—	1	„	24 Kohlenschippen	8	183	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
184	—	—	1	Ledertasche (Handtasche)	leer —	0,5	184	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
185	—	—	4	Bund	Leisten —	51	185	Cassel R.	„	auf d. Strecke zwischen Lassnitz u. Fraustadt gefunden.
186	—	—	1	Sack	Lumpen —	30	186	Fraustadt	K. E.-D. Breslau	
187	—	—	1	„	Maronen —	32	187	Mainz	HessischeLudwigsb.	
188	—	—	1	Bund	eis. Maschinentheile	15	188	Hainsberg	Sächsische Stsb.	
189	—	—	1		eis. Maschinentheil	37	189	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
190	—	—	1	Stück	Maschinentheil —	3,5	190	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
191	—	—	1	Kollo	Matte —	—	191	Neumünster	„	
192	—	—	1	Pack	8 Milchsatten (von Zinkblech)	14	192	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
193	—	—	1	Packet in grauem Papier	6 wattirte Muffunterlagen mit Stempel B & L O	0,5	193	Gotha	„	
194	—	—	1	—	Nähtischchen —	14	194	München C. B.	Bayerische Stsb.	
195	—	—	1	—	Nähtisch —	—	195	Spandau	K. E.-D. Altona	bez.: Lindau-Türkheim.
196	—	—	1	Korb	Obst —	25	196	Türkheim	Bayerische Stsb.	
197	—	—	2	Stück	Ofenrohre —	5	197	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
198	—	—	1	Reisekorb	leer, neu —	7	198	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
199	—	—	1	—	Revolver —	1,5	199	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
200	—	—	1	Päckchen	5 eis. Ringe mit dazu gehörigen 5 Bolzen	1,5	200	Giessen	K. E.-D. Hannover	
201	—	—	1	Kollo	Rohrgeflecht —	1	201	Altona	K. E.-D. Altona	
202	—	—	1	—	eis. Rost —	8	202	Novéant	Elsass-Lothring.	
203	—	—	1	—	gusseis. Roststab	1,5	203	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
204	—	—	1	Bund	eis. Rouleauxstangen	10	204	Linden F.	K. E.-D. Hannover	
205	—	—	1	Sack	Schlacken —	—	205	Hasselt	Grand Central Belge	
206	—	—	1	—	eis. Schwungrad mit 2 Messern	?	206	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
207	—	—	1	Bund	Seegras —	25	207	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
208	—	—	2	Stück	Stahl —	28	208	Weingarten	Württemberg. Stsb.	
209	—	—	3	„	Stahl —	5	209	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
210	—	—	1	Bund	Stahlplatten —	13	210	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
211	—	—	1	—	eis. Stange —	—	211	Reichenbach i/V.	Sächsische Stsb.	
212	—	—	2	—	Stühle —	8	212	Frellstedt	K. E.-D. Magdeburg	
213	—	—	1	Packet	24 Stuhlaufsatzknöpfe	1	213	Zwickau	Sächsische Stsb.	
214	—	—	1	Ballot	Stuhlrohr —	3	214	Voitersreuth	„	
215	—	—	1		Tisch —	25	215	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
216	—	—	2	Ballen	Torfstreu —	296	216	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
217	—	—	1	Bund	geschälte Weiden —	8	217	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
218	—	—	2	Kolli	Winkeleisen —	ca. 400	218	Soest	K. E.-D. Hannover	
219	—	—	1	Stück	Zahnrad, $1/6$ m Durchmesser	12,5	219	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
220	—	—	1	—	Zinnrohr —	8	220	Meissen	Sächsische Stsb.	
221	—	—	1	Beutel	2 Zollschlösser und Schlüssel, Serie 2900	—	221	Oderberg	K. E.-D. Breslau	

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Staatsbahngüterverkehr Berlin-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit werden die an der Neubaustrecke Tegel-Velten belegenen und am 1. Oktober d. J. eröffneten Stationen und zwar die Stationen Tegel und Velten für die Abfertigung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, sowie die Stationen Reinickendorf (Dorf). Heiligensee Güterstation und Hennigsdorf für die Abfertigung von Gütern in den obenbezeichneten Verkehr aufgenommen. Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 4. November 1893. (2462)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. bis auf weiteres tritt im obenbezeichneten Verbands-Güterverkehre ein provisorischer Ausnahmetarif für die Beförderung von Futtermitteln in Kraft.

Abdrücke dieses Tarifs können durch Vermittelung der betheiligten Stationen bezogen werden.

Dresden, am 11. November 1893. (2463)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau Donaulände trans. und Regensburg Donaulände trans. Mit sofortiger Gültigkeit erhalten verschiedene Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Erfurt, Hannover, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.) Frachtsätze für den Ausnahmetarif Nr. 3 für Pflaumen etc. aus Bosnien, der Abtheilung a, Verkehr mit dem Donaugebiet im allgemeinen, sowie für die Allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B, der Abtheilung b, Verkehr mit den unteren Donauländern.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 7. November 1893. (2464)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer und Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Kohlenverkehr. Die im Heft 2 der Ausnahmetarife (A und B) für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom 1. Januar 1889 (Neuausgabe vom 1. Juni 1892) im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehre für die Stationen Jupille, Liége-Longdoz und Visé der Lüttich-Mastrichter Eisenbahngesellschaft, sowie die in Heft 1 des Aus-

nahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom 1. April 1892 nebst Nachtrag I im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Verkehre für die Stationen Angleur und Liége-Guillemins der Belgischen Staatseisenbahnen enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife A und B finden vom 27. Dezember dieses Jahres ab nur für solche Sendungen von Steinkohlen, Koks oder Brikets Anwendung, welche auf den genannten Stationen oder den daselbst angeschlossenen Werken zur Entladung kommen, also nicht mit der Eisenbahn weiter befördert werden.

Köln, den 9. November 1893. (2465)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Niederländisch - Schweizerischer Verkehr. Am 1. Dezember d. J. treten zu den Heften II und III des Tarifs für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. März 1888 der Nachtrag III in Kraft. Die Nachträge enthalten Aufnahme der Station Rotterdam a. d. Maas der Holländischen Eisenbahngesellschaft, der Station Amsterdam Weesperpoort (an der Amstel) der Niederländischen Staats-Eisenbahngesellschaft und Aenderungen des Haupttarifs, der Nachtrag III zum Heft II ausserdem die Aufnahme mehrerer Schweizerischen Stationen in den Ausnahmetarif Nr. 7 für Getreide. Soweit durch diese Nachträge Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Tarifbestimmungen und Frachtsätze noch bis zum 1. März 1894 in Gültigkeit.

Köln, den 7. November 1893. (2466)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Südnordd. Verbindungsbahn. Die in der Nr. 67 vom 30. August 1893 für den Transport der Dr. Holub'schen Ausstellungsobjekte verlautbarte Frachtermässigung findet auch auf gleiche Transporte von Wien Oe. N. W. B., welche für Braunschweig und Stockholm bestimmt sind, Anwendung.

Wien, am 30. Oktober 1893. (2467)

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1 und 2. Mit Gültigkeit vom 15. November 1893 gelangen zum Lokal-Gütertarife (Neuauflage, gültig ab 15. Januar 1893) ein Nachtrag VII zum Theil II, Heft 1 und ein Nachtrag IV zum Theil II, Heft 2 zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen bezw. Berichtigungen.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen gegen Erlag von 10 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 4. November 1893. (2468)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

---

3. Verdingungen.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Der Materialbedarf pro 1894, bestehend in 1. Brennmaterialien (exkl. Steinkohlen), 2. Metall-, 3. Holz- u. 4. Fettwaaren, 5. diverse Materialien, 6. Uniformsgegenstände, 7. Schreibmaterialien und 8. Drucksachen, soll im Submissionswege vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen mit dem Verzeichnisse der Materialien können bei unserer Materialinspektion bezw. Drucksachenverwaltung hier eingesehen oder auf portofreies Verlangen von diesen Dienststellen unentgeltlich bezogen werden. Zum Vorzeigen der Muster sind die betreffenden Verwalter hier angewiesen. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot zur Materiallieferung pro 1894" bis spätestens den 27. November 1893, Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei und zwar für die ersten 6 Abtheilungen an die Materialinspektion und für die 2 letzten Abtheilungen an Herrn Ober-Güterinspektor Klöss hier einzusenden.

Mainz, den 9. November 1893. (2469)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

Die auf den Bahnhöfen Berlin (Görlitzer Bahnhof), Cottbus, Rietschen, Görlitz und Senftenberg des diesseitigen Amtsbezirks lagernden alten Oberbau- und Baumaterialien sollen

am 24. November 1893, Vormittags 11 Uhr,

im hiesigen Verwaltungsgebäude öffentlich meistbietend verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserem Betriebsbüreau, sowie in den Amtszimmern der auf den genannten Bahnhöfen stationirten Bahnmeister aus, können auch gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 1 ℳ Schreibgebühr von hier bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:

Angebote auf Ankauf von Altmaterialien

bis zu obigem Termine nach hier einzusenden.

Zuschlag binnen 3 Wochen.

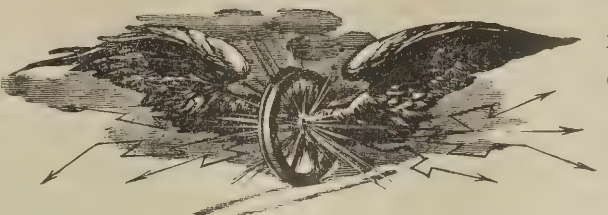
Cottbus, den 2. Nov. 1893. (2470MG)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 89. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 15. November 1893.

Inhalt:

Zu dem Vergleich zwischen der Erfurter Schnellzuglokomotive und der Personenzuglokomotive der Pennsylvania-Eisenbahn in Nr. 71 d. Ztg.

An vorbezeichneter Stelle hat ein mit — g — unterzeichneter Verfasser einen Vergleich der Leistungen der sogen. Erfurter $^2/_4$ gekuppelten Lokomotive und der Pennsylvanialokomotive angestellt und hierbei infolge unzutreffender Angaben und Schlussfolgerungen die bestehenden Einrichtungen und die getroffenen Maassnahmen der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung vielfach bemängelt. Im Hinblick auf die nicht den Fachkreisen angehörenden Leser dieser Zeitung erscheint eine Richtigstellung der einzelnen Punkte geboten.

Nach einer abfälligen Kritik der auf S. 11 der „Fortschritte im Bau der Betriebsmittel" gemachten Angaben über die Leistungen der 4achsigen Erfurter Lokomotiven in dem erwähnten Aufsatz führt der bezeichnete Verfasser aus, dass sich mit Einführung der Personenwagen nach Amerikanischer Bauart das Gewicht für einen Platz ungefähr verdoppelt bis verdreifacht habe, dass in absehbarer Zeit diese Wagen auch in gewöhnlichen Personenzügen laufen werden und dass schliesslich der Wagenpark der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung fast nur noch aus schweren Amerikanischen Wagen bestehen werde. Den so umgestalteten Betriebsverhältnissen sei die Erfurter Lokomotive nicht gewachsen und es dürfe zweckmässig sein, sich schon jetzt nach leistungsfähigeren Lokomotiven umzusehen. Als solche glaubt der bez. Verfasser die Pennsylvania-Personenzuglokomotive gefunden zu haben und stellt die Frage, wesshalb Lokomotiven nach solchem Muster nicht direkt von Amerika verschrieben und bei der Preussischen Eisenbahnverwaltung nach Bedarf eingeführt werden, und wesshalb einige Eisenbahndirektionen bemüht sind, eine der Erfurter etwa ebenbürtige Lokomotive für ihren Bezirk erfinden zu lassen.

Hiernach gewinnt es den Anschein, als ob die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung planlos den Direktionen die Beschaffung von Lokomotiven überlässt, welche weder dem Bedürfniss angepasst sind, noch auf der Höhe der Zeit stehen und daher alsbald wieder als ungeeignet verworfen werden müssen.

Um diesem Vorwurf zu begegnen, sei bemerkt, dass, nachdem das Bedürfniss nach leistungsfähigeren Lokomotiven allgemein hervorgetreten war, auf Anordnung des Herrn Ministers sachverständige Mitglieder der sämmtlichen Eisenbahndirektionen zusammentraten, um unter Zuziehung von Vertretern der tüchtigsten Lokomotivfabriken über die Wahl eines geeigneten Systems und der Hauptabmessungen einer neuen Lokomotivtype zu berathen.

Während einerseits der zulässige Raddruck auf die Schienen, sowie der durch die vorhandenen Drehscheiben und Schiebebühnen beeinflusste Gesammtradstand die Grössenverhältnisse begrenzten, sollten andererseits mit der neuen Lokomotive, je nach den Betriebsverhältnissen der einzelnen Bezirke, im Flachlande starke Schnellzüge mit grossen Geschwin-

digkeiten und auch im Hügellande die Personenzüge noch auf den grösseren Steigungen befördert werden können. Dem entsprechend wurde beschlossen, in Bezug auf die Grössenverhältnisse und Belastungen bis an die zulässigen Grenzen zu gehen und die Einführung je einer Type für eine Schnellzug- und eine Personenzuglokomotive unter Verwendung gleicher Kessel usw. zu befürworten.

Auf Grund dieser Beschlüsse wurden in der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt die Entwürfe unter Berücksichtigung der zweckmässigsten und vortheilhaftesten Bauarten der neueren Lokomotiven des In- und Auslandes aufgestellt, die nach erfolgter Prüfung und Genehmigung seitens des Ministeriums den Beschaffungen dieser Lokomotivgattungen zu Grunde gelegt wurden. Es haben also nicht nur die bisherigen Fortschritte im Bau von Lokomotiven, sondern auch, soweit möglich, die vorauszusehenden Gestaltungen der Betriebsverhältnisse der Preussischen Staatsbahnen bei der Auswahl dieser Lokomotivgattungen gebührende Berücksichtigung gefunden. Der Zunahme des Platzgewichts bei den Personenwagen ist dabei Rechnung getragen, aber von den Anschauungen des Verfassers des betreffenden Aufsatzes, dass der Wagenpark der Preussischen Staatsbahnen schliesslich fast nur noch aus schweren Amerikanischen Wagen mit viel höherem Platzgewicht bestehen werde, ist man dabei allerdings nicht ausgegangen. Wenn dies einst der Fall sein sollte, dann sind zweifellos die bis jetzt beschafften Lokomotiven längst verbraucht.

Was sodann die als anfechtbar bezeichneten Angaben über die Leistungen der beiden Lokomotiven anlangt, so haben die auf das Sorgfältigste vorbereiteten und durchgeführten Versuche in der Weise stattgefunden, dass besondere Versuchszüge von bestimmtem Bruttogewicht durch eine Lokomotive auf längeren Steigungsstrecken von 1:200, 1:100 und 1:50 derart befördert wurden, dass bei Verwendung Westfälischer Kohle durchschnittlicher Beschaffenheit und bei ordnungsmässiger Bedienung des Kessels, Innehalten der zulässig höchsten Dampfspannung und bei ganz geöffnetem Regulator der Wasserstand im Kessel während der Beobachtungszeit keine Aenderung erlitt. Die hierbei erzielten Geschwindigkeiten waren für die Beurtheilung der Leistungsfähigkeit maassgebend; da die auf diese Weise erhaltenen Geschwindigkeitswerthe jedoch in der Regel zwischen den Zahlen 20, 30, 40 . . . lagen, so mussten die den letzteren Geschwindigkeiten entsprechenden Wagenbruttolasten durch Zwischenrechnung ermittelt werden.

Bei diesen Versuchen wurde festgestellt, dass die Arbeitsleistungen bis zu 20—30 km Geschwindigkeit nicht von der Leistungsfähigkeit des Kessels, sondern lediglich allein von dem Adhäsionsgewicht der Lokomotive abhängen, während bei Zügen, deren Geschwindigkeit mehr als 30 km in der Stunde betrug, nur die Leistungsfähigkeit des Lokomotivkessels in Frage kommt.

Da die durch zahlreiche Versuche festgestellten Werthe bei der zeichnerischen Darstellung stetig verlaufende Kurven ergaben, so kann mit grosser Wahrscheinlichkeit geschlossen werden, dass die ermittelten Leistungen der Wirklichkeit entsprechen, um so mehr aber, als die auf Grund dieser Leistungen festgestellten Höchstbelastungen der regelmässigen Züge seit nunmehr $1\frac{1}{2}$ Jahren von den z. Z. im Direktionsbezirk Erfurt vorhandenen 62 $^{2}/_{4}$ gekuppelten Lokomotiven anstandslos befördert werden.

Wenn nach den Leistungsangaben die Personenzuglokomotive bei 20—65 km Geschwindigkeit in der Stunde mehr leistet, als die Schnellzuglokomotive, bei höheren Geschwindigkeiten jedoch in der Leistung von der letzteren Lokomotive übertroffen wird, so ist dies keineswegs ein Zeichen, dass die Leistungsangaben unzutreffend und anfechtbar seien; insbesondere lässt die von dem bezeichneten Verfasser aus diesem Umstand gezogene Schlussfolgerung, dass man dann nur der Schnellzuglokomotive noch grössere Räder geben sollte, um ihre Leistungsfähigkeit bis zu jedem beliebigen Grade zu steigern, auf unklare Vorstellungen über die stattfindenden Vorgänge schliessen.

Bekanntlich ist die Wirkung des Dampfes in einer gewöhnlichen (Zwillings-) Lokomotive bei hohen Expansionsgraden infolge der eintretenden Kondensationsverluste und ungünstig wirkender Steuerung sehr unvollkommen, und werden aus diesem Umstande berechtigterweise die Vorzüge der Verbundlokomotive hergeleitet. Bei Personenzuglokomotiven müssen, wegen der kleineren Treibräder, also der häufigeren Radumdrehungen bei gleicher Stundengeschwindigkeit und Belastung, die Cylinderfüllungen kleiner sein, als bei Schnellzuglokomotiven. Mit zunehmender Geschwindigkeit und entsprechend kleinerer Belastung werden dieselben weiter abnehmen, die Ausnutzung des Dampfes wird steigend unvollkommener, der Dampfverbrauch steigend grösser. Daher muss die Leistung der Personenzuglokomotive mit zunehmender Geschwindigkeit in stärkerem Maasse fallen, als die der Schnellzuglokomotive. Wie die Versuchsergebnisse darthun, sinkt trotz erhöhter Dampferzeugung, infolge vermehrter Anfachung des Feuers, die Leistung der Personenzuglokomotive bei hohen Geschwindigkeiten unter die der Schnellzuglokomotive.

Diese alte Erfahrung, welche übrigens zu der Bauart der Schnellzuglokomotive geführt hat, dürfte daher die Richtigkeit der Erfurter Versuchsergebnisse nur noch bestätigen.

Was sodann die Belastung der Züge nach Einstellung der neuen Wagen sogen. Amerikanischer Bauart anlangt, so machen die in dem besprochenen Aufsatz gemachten Zahlenangaben über das todte Gewicht für einen Platz glauben, dass die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung mit Einführung dieser Wagen in der Zugbelastung einen Sprung gemacht habe, der mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit ihrer Lokomotiven, sowie auf einen wirthschaftlichen Betrieb nicht zu rechtfertigen ist.

Zunächst sei hierzu bemerkt, dass diese Wagen mit den Amerikanischen nur das Drehgestell, sowie zum Theil den Durchgang von Wagen zu Wagen, welche Theile übrigens eine eigene Durchbildung erfuhren, gemein haben. Die Einrichtung des Wageninnern ist dagegen wesentlich verschieden.

Die Angabe, dass die durchschnittliche todte Last für einen Platz bei den bis vor kurzem von den Preussischen Staatsbahnen geführten 2- und 3achsigen AB-Abtheilwagen etwa 475 kg betrage, kann sich nur auf recht alte, den Anforderungen des letzten Jahrzehnts nicht mehr genügende Wagen beziehen. Derartige Wagen laufen meistens nur noch in Lokalzügen von geringer Geschwindigkeit und werden diese Züge auch nur durch Lokomotiven älterer Bauart und geringer Leistungsfähigkeit befördert. In allen durchgehenden Personenzügen findet man meistens und in den Schnellzügen ausschliesslich nach den Normalien beschaffte bezw. nach diesen umgebaute, ältere Wagen. Die im Jahre 1868 beschafften Erfurter 3achsigen Personenwagen I./II. Klasse besitzen bereits ein Eigengewicht von 540 kg für einen Platz, diejenigen vom Jahre 1885 haben für den Sitzplatz 640 kg todte Last und bei den im Jahre 1891 beschafften Abtheilwagen I./II. Klasse entfallen auf einen Platz 665 kg todte Last. Von den 2achsigen AB-Wagen besitzen die im Jahre 1885 beschafften für den Platz 540 kg und die aus dem Jahre 1887 stammenden 650 kg todte Last für einen Sitzplatz. Die diesseitigen Abtheilwagen mit Drehgestellen weisen für einen Sitzplatz 754 kg todte Last auf und bei den neuesten Durchgangswagen entfallen auf einen Sitzplatz 825 kg todte Last, doch ist hierbei zu bemerken, dass 2 Abtheile Schlafeinrichtungen mit 8 Betten

führen. Diese fortgesetzte Steigerung der Einrichtung und Bequemlichkeit der Wagen dürfte mit der fortgeschrittenen Durchbildung der gesammten Zugbeförderung wohl im Einklang stehen.

Die Amerikanischen Personenwagen besitzen allerdings nur für den Platz etwa 530 kg todte Last; dieselben haben aber keine abgeschlossenen Abtheile, sowie überhaupt keine Zwischenwände und die Abmessungen der Sitzplätze sind wesentlich geringer, als in Deutschland, so dass die Annahme solcher Wagen ein Rückschritt wäre. Dafür werden aber in Amerika besondere Speise- und Schlafwagen mitgeführt, bei denen auf einen Platz 1200 kg bezw. 2000 kg todte Last entfallen, und durch welche die durchschnittliche todte Last der Züge für einen Sitzplatz ganz wesentlich erhöht wird.

Es können deshalb die Eigengewichte der neuen Wagen mit Drehgestell der Preussischen Staatseisenbahnen wohl als angemessen bezeichnet werden. Im übrigen befinden wir uns im Bau dieser Wagen noch in einem Versuchsstadium. Inwieweit es gelingen wird, die Eigengewichte unserer neuen Wagen mit Drehgestellen noch weiter herabzumindern, als dies bis jetzt schon geschehen ist, wird die Erfahrung lehren.

Jedenfalls geht aus dem Vorstehenden hervor, dass die Angaben des bezeichneten Verfassers, das Gewicht eines Platzes habe sich mit Einführung dieser Wagen verdoppelt bezw. verdreifacht, gänzlich unzutreffend ist.

Das Streben des Publikums nach bequemen Wagen und beschleunigter Beförderung wird zwar nie aufhören. Es fragt sich jedoch, ob die Eisenbahnverwaltung mit Rücksicht auf die Betriebskosten in der Lage sein wird, diesen Anforderungen zu entsprechen.

Mit zunehmender Zuggeschwindigkeit steigt der Kohlenverbrauch bei der Lokomotivfeuerung sehr bedeutend, während auch in gleichem Maasse die Abnutzung des Oberbaues bezw. die Unterhaltungskosten der Fahrbahn zunehmen. Die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung ist in Bezug auf die Zuggeschwindigkeiten vielfach schon jetzt bis an die Grenze des wirthschaftlichen Betriebes gegangen und eine Erhöhung der Geschwindigkeiten mit Zunahme der Belastung ist bei der bisherigen Ausführung des Oberbaues sowie der Bauart der Lokomotiven daher kaum zu erwarten, wie man übrigens auch in England und Amerika, den Ländern der billigen Kohlen- und Schienenpreise, von der Steigerung der Zuggeschwindigkeiten im allgemeinen zurückgekommen ist.

Was die Zugbelastungen bezw. die Umgestaltung des gesammten Wagenparks in Wagen Amerikanischer Bauart anlangt, so werden die neuen Durchgangswagen der geschlossenen Schnellzüge niemals in Personenzügen Verwendung finden, da sich für letztere erfahrungsgemäss das Abtheilsystem besser eignet. Ebenso wird man auf den zahlreichen Strecken mit mässigem Verkehr nur ausnahmsweise die etwas schwereren Wagen mit Drehgestellen laufen lassen, im übrigen aber für erforderlich werdende Verstärkungen der Züge usw. unsere bisherigen Wagen beibehalten. Sollten endlich einzelne Züge der Hauptstrecken Zugstärken erhalten, die nicht mehr von einer Lokomotive gefahren werden können, so wird es, wie es auch bisher üblich war, vortheilhafter sein, den Zug zu theilen, statt für solche Ausnahmen stärkere, d. h. noch schwerere Lokomotiven, die natürlich zur eigenen Fortbewegung einen grösseren Brennmaterialaufwand erfordern, zu verwenden, besonders, da zur vollen Ausnutzung dieser Lokomotivkraft oft die entsprechenden Rückzüge fehlen würden. Deshalb wird es auch vortheilhafter sein, den als Beispiel angeführten Schnellzug Berlin-Köln auf der Strecke Hagen-Haspe, wenn erforderlich, mit Vorspann zu befördern, statt auf der ganzen übrigen Strecke eine schwerere Lokomotive mit nur theilweiser Ausnutzung mitzuführen, was der bezeichnete Verfasser, der sich als Betriebstechniker ausgibt, übrigens wissen sollte.

Da die $^2/_4$ gekuppelte Lokomotive der Preussischen Staatsbahnen

bei 60 km Geschwindigkeit 330 t reines Zuggewicht
„ 70 „ „ 236 „ „ „
„ 80 „ „ 160 „ „ „

ohne besondere Anstrengung und selbst bei wenig günstigem Wetter zu befördern vermag, also Zugstärken, die z. Z. im regelmässigen Betriebe noch selten vorkommen, so wird dieselbe voraussichtlich noch längere Zeit den Anforderungen genügen. Sollte später einmal das Bedürfniss nach leistungsfähigeren Lokomotiven hervortreten, so wird die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung wiederum die richtige Bauart finden, ohne dass es nöthig sein wird, solche von Amerika verschreiben zu lassen.

Es erübrigt jetzt noch, den in jenem Aufsatze angestellten Vergleich der Leistungen der eben besprochenen und der Pennsylvanialokomotive, welcher so sehr zu Ungunsten unserer gesammten Lokomotiven ausgefallen ist, einer näheren Beleuchtung zu unterziehen.

Dieser Vergleich wird auf Grund einer in Nr. 83, Jahrgang 1891, d. Ztg. veröffentlichten, von Herrn Spirgatis erfundenen Formel angestellt, und welche der mit — g — bezeichnete Verfasser mit besonderer Wärme befürwortet.

Nach dieser Formel wird die Zugkraft aus $Z = \frac{d^2}{D} \cdot \frac{l \cdot p \cdot C}{\sqrt{u}}$ berechnet; $d . D$ und l bezeichnen die Abmessungen der Cylinder und der Treibräder, p den Dampfüberdruck, C einen Erfahrungskoeffizienten und u die Umdrehungszahl der Treibräder.

Wie wir oben gesehen haben, ist die Zugkraft bei Geschwindigkeiten unter 30 km von dem Adhäsionsgewicht, bei grösseren Geschwindigkeiten aber von der Leistung des Kessels und der Ausnutzung des von demselben produzirten Dampfes abhängig. Während diesem Umstande bei den gleichartigen Formeln, beispielsweise derjenigen von Professor Frank im „Organ“ 1887 S. 204 u. ff. mitgetheilten, durch Einführung der Heizfläche H und der Geschwindigkeit v Rechnung getragen ist, erscheint in obiger Formel nur die Geschwindigkeit in Gestalt der Umdrehungszahl der Treibräder; der Kessel mit seinen Abmessungen in Bezug auf die Heiz- und Rostfläche bleibt jedoch völlig ausser Betracht. Deshalb liefert die Formel unbrauchbare Werthe und ist auch wohl geeignet, zu so unzutreffenden Schlussfolgerungen zu führen, als dies in dem besprochenen Aufsatz geschehen ist.

Jene Formel liefert, den bezüglichen Leistungsangaben gegenüber, für die Normal-Personenzuglokomotiven zufällig angenäherte, für die Normal-Güterzuglokomotiven dagegen schon weniger gute, und für die Normal-Tenderlokomotiven ganz abweichende Werthe. Daraus zieht der fragliche Verfasser den Schluss, dass die ermittelten Leistungen der bezeichneten Lokomotivgruppen nicht ganz genaue seien.

Für die $^2/_4$ gekuppelte Lokomotive stimmen die mittelst der obigen Formel erhaltenen Werthe auch nicht mit den Versuchsergebnissen überein, weshalb die letzteren als anfechtbar bezeichnet werden. Indessen weiss der fragliche Verfasser sich zu helfen, indem er den Koeffizienten C, statt bei den Normallokomotiven $= 0{,}6$, bei der $^2/_4$ gekuppelten Lokomotive $= 0{,}666$ annimmt. Trotzdem weichen die ausgerechneten Leistungswerthe noch ab, indem sie für 30 km Geschwindigkeit um 0,9 % niedriger, für 90 km Geschwindigkeit um 4,1 % höher werden. Für die Pennsylvanialokomotive wird für $C = 0{,}76$ ausgerechnet, und zwar aus einer einzigen Leistungsangabe, die unter besonderen Umständen wohl zutreffen mag, keineswegs aber geeignet ist, als Grundlage für die Leistungsberechnung bei allen Geschwindigkeiten, Bahnneigungen usw. zu dienen. Mit Hilfe dieses Koeffizienten wird ausgerechnet, dass die Pennsylvanialokomotive die Normallokomotive um 118 % und die $^2/_4$ gekuppelte Lokomotive um 45 % in den Leistungen übertreffen soll.

Zur unmittelbaren Beurtheilung dieses Rechenmanövers seien die Hauptabmessungen dieser 3 Lokomotiven untereinander gestellt:

	Cylinderdurchmesser	Hub	Treibrad Durchmesser	Treibrad Belastung	Dampfüberdruck	Heizfläche	Rostfläche
Normal-Personenzuglokomotive	400	560	1 730	26	12	103	1,85
2/4 gekuppelte Lokomotive . .	430	600	1 730	28	12	125	2,3
Pennsylvanialokomotive . . .	456	610	1 726	30	11,2	104	1,61

Es ist wohl ohne weiteres auch dem Laien klar, dass die Pennsylvanialokomotive, deren Kessel etwa dieselbe Heizfläche und sogar eine noch kleinere Rostfläche besitzt, als die Normallokomotive, nicht mehr als doppelt so viel leisten kann, als diese letztere, selbst wenn durch ein engeres Blasrohr eine stärkere Verbrennung herbeigeführt wird, ungeachtet des durch jenes erzeugten höheren Gegendrucks. Ebenso wenig wird die angegebene Mehrleistung der 2/4 gekuppelten Lokomotive gegenüber, deren Kessel erheblich grössere Abmessungen zeigt, also auch leistungsfähiger sein muss, zutreffen. Nichtsdestoweniger ist es nicht ausgeschlossen, dass bei grosser Anstrengung, z. B. auf starken Steigungen, die Pennsylvanialokomotive wegen des grösseren Cylinderdurchmessers, also der besseren Ausnutzung des Dampfes, dauernd mehr leistet, als die Normal-Personenzuglokomotive. Durch eine geringe Vergrösserung des Cylinderdurchmessers der 2/4 gekuppelten Lokomotive würde daher die Leistungsfähigkeit derselben unter gewissen Verhältnissen auch mit Vortheil erhöht werden können. Ob dieses zutrifft, werden die allseitig angestellten Beobachtungen und Versuche, die der fragliche Verfasser als Erfindung neuer Lokomotiven anzusehen scheint, ergeben.

In der oben bezeichneten Weise werden auch für die Pennsylvania-Güterzuglokomotive abnorme Leistungswerthe ausgerechnet, die jedoch ebenso wenig zutreffen.

In Bezug auf den Kohlenverbrauch bei der Lokomotivfeuerung befindet sich der bezeichnete Verfasser ebenfalls in einem recht bedauerlichen Irrthum, indem er Leerfahrt- und Nutzkilometer verwechselt hat. Derselbe wird mit 4 kg zu 1,2 ₰ = 4,8 ₰ für 1 Lokomotivnutzkm angegeben und daraus der Schluss gezogen, dass die Kosten für den Kohlenverbrauch unter den anderen Faktoren, aus denen sich die Kosten für ein Lokomotivnutzkilometer zusammensetzen, eine ganz untergeordnete Rolle spielen. Aus diesem Grunde wird unbedenklich für die Lokomotive ein um 100 % gesteigerter Kohlenverbrauch zugelassen, und dabei auf Grund der oben errechneten Leistungen noch eine Ersparniss an den Kosten eines Nutzkilometers von 40 % ausgerechnet.

Thatsächlich werden dem Lokomotivführer, je nach der Lokomotivgattung, für 10 Lokomotivkm 50 bis 55 kg, d. i. für 1 Lokomotivkm 5 bis 5,5 kg Kohle für die Lokomotive allein zugebilligt, während der zulässige Kohlenverbrauch für den beförderten Zug nach Wagenachskilometern noch besonders berechnet wird. Nach den festgestellten Zahlen der „Betriebsergebnisse der Preussischen Staatsbahnen" entfallen im Jahre 1891/92 an Kosten der Lokomotivfeuerung auf 1 000 Lokomotivkm 149 ℳ, also auf 1 Lokomotivkm 14,9 ₰, so dass selbst ohne Berücksichtigung der mit eingerechneten Leerfahrt-, Vorspann- und Rangirkilometer der thatsächliche Verbrauch um mehr als das dreifache den von dem bz. Verfasser angegebenen übersteigt. — Da die Gesammtkosten der Lokomotivfeuerung in demselben Betriebsjahre 47,8 Millionen Mark betragen haben, also nichts weniger als eine untergeordnete Rolle spielen, so möchte auf die Einführung von Lokomotiven mit um 100 % gesteigertem Kohlenverbrauch doch besser verzichtet werden, wie man hiernach überhaupt zu der Ueberzeugung gelangen wird, dass den gesammten Ausführungen des bez. Verfassers kein besonderer Werth beigelegt werden kann.

Erfurt, im Oktober 1893.

Glasenapp,
Königlicher Eisenbahn-Bauinspektor.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 15. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebenen Lokalbahnstrecken Wodnian-Prachatitz (27,577 km) und Strakonitz-Winterberg (32,417 km) der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie die am 22. bezw. 24. Oktober d. J. eröffneten Strecken Szentes-Hodmezövásárhely (36,91 km) und Balaton Szt. György-Somogy-Szobb (59,319 km) der Königlich Ungarischen Staatsbahnen sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3788 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 3796 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 3829 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, Begleitschreiben zum Protokoll der am 26./27. Oktober d. J. in Triest abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 10. d. Mts.). Die nächste Ausschusssitzung soll am 10. Mai 1894 in Amsterdam stattfinden.

Aus dem Deutschen Reich.

Verspätungen im Monat September d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat September d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 246,20 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 208 Schnellzüge, 1 943 Personenzüge und 354 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 3 505. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15 308 994 Zugkm bezw. 313 841 172 Achskm gegen 15 850 281 Zugkm und 327 667 572 Achskilometer im Vormonat und gegen 15 455 989 Zugkm und 305 548 729 Achskm in demselben Monat des Vorjahres.

Von den Verspätungen wurden 1 317 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 2 188 Verspätungen zur Last fallen, gegen 2 011 im Vormonat und 1 357 in demselben Monat des Vorjahres.

Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 143 bezw. auf 1 Million Achskilometer 7, mithin auf 1 Million Zugkilometer 55 = 63 v. H. mehr als im Monat September des Vorjahres und 16 = 13 v. H. mehr als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 3 = 75 v. H. mehr als im Monat September des Vorjahres und 1 = 17 v. H. mehr als im Vormonat.

Infolge der Verspätungen wurden 1 769 Anschlüsse versäumt (gegen 1 244 in demselben Monat des Vorjahres und 1 456 im Vormonat).

Bei 9 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 12 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln und die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln und diejenigen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. sowie die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen an die ungünstigsten Stellen.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Am 15. d. Mts. wird der zwischen Hückeswagen und Wipperfürth gelegene Haltepunkt Hämmern für den Personenverkehr eröffnet. Reisegepäck wird auf dem genannten Haltepunkt nur zur Nachabfertigung angenommen.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. d. Mts. ist der neue Personenbahnhof in Erfurt dem Betriebe übergeben worden.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Köln-Düren zu Köln unterstellte Station Köln-West, sowie die an der Strecke M.-Gladbach-Jülich liegende, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Aachen unterstellte Station Welldorf werden am 15. d. Mts. als Eisenbahn-Telegraphenstationen mit vollem Tagesdienst für den allgemeinen Telegraphenverkehr zur Eröffnung gelangen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 10. d. Mts. ist zwischen den an der Bahnstrecke Regensburg-Weiden belegenen Stationen Wernberg und Luhe eine Haltestelle für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden eröffnet worden, welche den Namen Luhe erhalten hat. Die bisherige Station Luhe führt fortan die Bezeichnung Luhe-Wildenau.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Haltestelle Mücke ist zur Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen aller Art eingerichtet und kommt die bezügliche Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen derselben daher in Wegfall.

Ferner ist am 15. d. Mts. die an der Bahnstrecke Giessen-Fulda belegene Haltestelle Wallenrod für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren sowie von Sprengstoffen nach und von dieser Haltestelle bleibt ausgeschlossen.

Vorarbeiten.

Der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahngesellschaft zu Neu-Ruppin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Neu-Ruppin nach Neustadt a. D. ertheilt worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Arbeiter-Pensionskasse.

Nach den Rechnungsabschlüssen der Pensionskasse für die Arbeiter der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung für das Jahr 1892 betrugen:

1. bei der Abtheilung A die Einnahmen 2 466 915 ℳ (hierunter Beiträge der Kassenmitglieder 1 214 299 ℳ) und die Ausgaben 348 557 ℳ (hierunter Invalidenrenten 19 064 ℳ und Altersrenten 323 621 ℳ); mithin verbleibt ein Ueberschuss von 2 118 358 ℳ;

2. bei der Abtheilung B die Einnahmen 3 491 810 ℳ (hiervon Beiträge der Kassenmitglieder 1 430 321 ℳ), die Ausgaben 631 497 ℳ (davon Rentenzuschüsse 24 867 ℳ, Ausnahmerenten 4 099 ℳ, satzungsmässige Hinterbliebenenbezüge 44 588 Mark, Sterbegeld 6 238 ℳ, ferner Kassenleistungen nach den bisherigen Satzungen, und zwar: Invalidenrenten 186 627 ℳ, Wittwengeld 139 864 ℳ, Waisengeld 41 302 ℳ); mithin verbleibt ein Ueberschuss von 2 860 313 ℳ.

Am Schlusse des Jahres 1892 betrug der Vermögensstand der Abtheilung A der Pensionskasse (die Werthpapiere zum Nennwerth gerechnet) 4 650 377 ℳ und derjenige der Abtheilung B 19 343 748 ℳ.

Unfallversicherung.

Das „Eisenbahn-Verordnungsblatt" veröffentlicht in Nr. 31 einen Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 26. Oktober d. J., betreffend Besetzung der Schiedsgerichte für die Unfallversicherung der Staatseisenbahn-Verwaltung.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Die Verwaltung der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahngesellschaft ist dem Fundbüreau zu Erfurt beigetreten.

Besteuerung der Frachtbriefe.

Aus dem Entwurf eines Gesetzes wegen Abänderung des die Erhebung der Reichs-Stempelabgaben betreffenden Gesetzes vom 1. Juli 1881/29. Mai 1885 theilen wir nachfolgend die für den Eisenbahnverkehr wesentlichsten Bestimmungen mit.

Art. II des Gesetzentwurfes bestimmt, dass hinter § 29 des Gesetzes u. a. folgende Bestimmungen einzuschalten sind:

„III c) Frachtpapiere.

§ 29 m) Die Verpflichtung zur Entrichtung der unter Nr. 8 des (nachstehend auszugsweise abgedruckten) Tarifes bezeichneten Stempelabgabe liegt dem Aussteller des stempelpflichtigen Schriftstückes und, wenn dieses im Auslande ausgestellt ist, demjenigen ob, der es im Inlande aushändigt, und muss erfüllt werden, bevor das Schriftstück ausgehändigt wird. Ausnahmen von dieser Vorschrift ist der Bundesrath zuzulassen ermächtigt. Im Eisenbahnverkehre liegt die Entrichtung der Abgabe dem Frachtführer ob, welcher den Betrag derselben von dem Versender oder Empfänger einzuziehen berechtigt ist. Ist die Entrichtung der Abgabe von den dazu verpflichteten Personen unterlassen worden, so ist sie von jedem ferneren Inhaber des nicht gestempelten Schriftstückes binnen 3 Tagen nach dem Tage des Empfanges und jedenfalls vor der weiteren Aushändigung des Schriftstückes zu bewirken.

§ 29 n) Die Verpflichtung wird erfüllt durch Verwendung von Formularen, die vor dem Gebrauch vorschriftsmässig abgestempelt sind, oder von Stempelmarken nach näherer Anordnung des Bundesrathes.

§ 29 o) Die Nichterfüllung der im § 29 m) bezeichneten Verpflichtung wird mit einer Geldstrafe von 20 ℳ für jedes Schriftstück oder, wenn dasselbe einem mehrfachen Stempel unterliegt, für jeden fehlenden Stempelbetrag bestraft. Diese Strafe trifft besonders und zum vollen Betrage jeden, der die ihm obliegende Verpflichtung zur Entrichtung der Stempelabgabe nicht rechtzeitig erfüllt.

§ 29 p) Wer die Beförderung von Gütern als Gewerbe betreibt, hat, wenn er nach erfolgter Bestrafung auf Grund des § 29 o) von neuem den dort bezeichneten Vorschriften zuwiderhandelt, neben der daselbst vorgesehenen Strafe eine Geldstrafe von 50 bis 500 ℳ verwirkt.

Auszug aus dem Tarife.

Frachtpapiere.

8. Zur Beurkundung eines Frachtvertrages über die Beförderung von Gütern dienende Schriftstücke, die im Inlande ausgestellt oder ausgehändigt werden, und zwar: a) Ladescheine über ganze Schiffsgefässe und Connossemente mit Ausnahme des dem Führer des Schiffes behändigten und als solches bezeichneten Connossementexemplars 30 ₰; b) Frachtbriefe, Beförderungsscheine, Gepäckscheine, Packetadressen, Ladescheine über Stückgüter, Einlieferungsscheine der Frachtführer im Flussschifffahrts-Verkehr über Sendungen, bezüglich deren ein Ladeschein nicht ausgestellt ist, sowie andere, eines der bezeichneten Papiere ersetzende Schriftstück 10 ₰.

Befreit sind: 1. Frachtpapiere, aus denen sich ergibt, dass der Betrag der Fracht die Summe von 3 ℳ nicht übersteigt; 2. Gepäckscheine, die über das Gepäck der Reisenden ausgestellt sind. Die Berechnung der Stempelabgabe erfolgt von jedem einzelnen Schriftstück; falls dasselbe jedoch über mehrere Schiffsgefässe oder Eisenbahnwagen lautet, von jeder Schiffs- oder Wagenladung, und falls dasselbe über mehrere, an verschiedene Empfänger in einer Eisenbahn-Wagenladung aufgegebene Stückgutsendungen (Sammelladung) lautet, von jeder einzelnen je für einen Empfänger bestimmten Sendung.

Berlin-Hamburg: Personenverkehr.

Zur Bequemlichkeit des reisenden Publikums wird vom 1. Dezember d. J. ab auch auf der Strecke Berlin-Hamburg ein Schnellzug in jeder Richtung mit den auf anderen Schnellzuglinien des Preussischen Eisenbahnnetzes bereits seit einiger Zeit verkehrenden und schnell beliebt gewordenen neuen vierachsigen Wagen ausgerüstet werden. Diese Wagen sind mit nummerirten Plätzen versehen und durch Gänge und verdeckte Uebergangsbrücken derart mit einander verbunden, dass während der Fahrt ein freier Durchgang im Zuge möglich ist. In den fraglichen Zügen wird ein Restaurationsbetrieb stattfinden, und zwar sollen warme und kalte Getränke, sowie kalte Küche verabfolgt werden. Für die neue Einrichtung ist zunächst der gegenwärtig um 12.55 Mittags von Hamburg, Berliner Bahnhof, abgehende und demnächst um 12.20 schon von Altona abzulassende, in Berlin um 4.33 Nachmittags eintreffende Schnellzug Nr. 3 und der von Berlin um 7.19 Abends abgehende, um 10.56 Abends in Hamburg, Klosterthor, um 11,20 in Altona eintreffende Schnellzug Nr. 6 in Aussicht genommen, weil gerade diese beiden, vorzugsweise dem Fernverkehre dienenden Züge infolge ihres nur einmaligen Haltens unterwegs (Wittenberge) sich zu Durchgangszügen besonders eignen. Gleichzeitig wird die III. Klasse bei dem Schnellzuge Nr. 3 in Wegfall und dafür bei dem Schnellzuge Nr. 1, ab Hamburg B. 9.00 Vormittags, in Berlin L. 12.55 Nachmittags, zur Einführung kommen. Die Benutzung der neuen Durchgangszüge ist, wie von den bereits auf anderen Schnellzuglinien verkehrenden derartigen Zügen bekannt, nur gegen Erlegung eines Zuschlages von 2 ℳ für jeden Platz gestattet.

Bezirks-Eisenbahnrath Altona.

Auf der Tagesordnung der auf den 18. d. Mts. anberaumten Sitzung steht ein Antrag des Geh. Kommerzienraths W. Herz-Berlin: „Der Bezirks-Eisenbahnrath wolle beschliessen, die Königliche Eisenbahndirektion zu ersuchen, im Verein mit den Verwaltungen der übrigen in Berlin mündenden, bezw. der an dieselben anschliessenden Preussischen Staatsbahnen Be-

stimmung dahin treffen zu wollen, dass im Verkehr mit grösseren Plätzen, namentlich Berlin, 1. Lebensmittel, welche leicht dem Verderben unterliegen, insbesondere frische Fische und Krebse, soweit sie als Eilgut mit Eilfrachtbrief zur Auflieferung kommen und soweit nicht nach den Bestimmungen des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs (Theil 1) im gegebenen Falle, wie z. B. bei Fischen die Benutzung von Schnellzügen zulässig ist, in erster Reihe mit den Personenzügen, mit Eilgüterzügen aber nur dann befördert werden, wenn hierdurch nach Lage des Fahrplans eine frühere Anbringung bezw. Auslieferung am Bestimmungsorte ermöglicht wird; 2. die auf den einzelnen Linien verkehrenden Eilgüterzüge in die zum Gebrauche für das Publikum bestimmten amtlichen Kursbücher etwa durch Anhang oder in sonst geeignet erscheinender Weise aufgenommen und die mit Eilgüterzügen beförderten Sendungen oben bezeichneter Art, ähnlich wie dies bei dem Artikel Milch heute schon geschieht, stets sofort nach Eingang am Bestimmungsorte den Adressaten ausgeliefert werden."

Kleinbahnen.

Zur Behebung von Zweifeln hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 23. Oktober d. J. bestimmt, dass die dem Gesetze vom 28. Juli 1892 unterliegenden Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen im Sinne des § 5 der Allerhöchsten Verordnung vom 30. Oktober 1876 als zum Bezirke desjenigen Eisenbahn-Betriebsamtes gehörig anzusehen sind, welches hinsichtlich des betreffenden Unternehmens nach den §§ 3, 22, 44, 50 und 53 des vorbezeichneten Gesetzes für die Mitwirkung bei der Ertheilung der Genehmigung zur Herstellung und zum Betriebe, sowie für die eisenbahntechnische Beaufsichtigung zuständig ist. Die bei dem Betriebsamt angestellten Beamten haben daher für Dienstreisen nach und auf solchen Bahnen — wie für andere Dienstreisen innerhalb des Betriebsamtsbezirks — nur die ermässigten Entschädigungen zu beziehen. Den mit der Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts betrauten Staatseisenbahn-Beamten, welchen auf Grund des Kleinbahnengesetzes die Ueberwachung des Betriebes im engeren Sinne, das ist der betriebssicheren Unterhaltung der Bahnanlage und der Betriebsmittel, sowie der sicheren und ordnungsmässigen Durchführung der Züge obliegt, muss selbstverständlich Gelegenheit geboten werden, die Anlagen und Einrichtungen des Unternehmens unbehindert zu besichtigen und zu prüfen, ohne dass sie zum Ankauf von Fahrscheinen genöthigt sind. Es ist vielmehr für dieselben das Recht der freien Fahrt auf den betreffenden Kleinbahnen in Anspruch zu nehmen. Die auf Grund der Bestimmungen des Kleinbahnengesetzes entstehenden Reisekosten der Staatseisenbahn-Beamten fallen sämmtlich der Staatskasse zur Last.

Grosse Berliner Omnibusgesellschaft.

Der Beschluss der Generalversammlung vom 4. August d. J. auf Erhöhung des Grundkapitals um 400 000 *M.* ist bereits in Höhe von 50 000 *M.* ausgeführt worden. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt nunmehr 850 000 *M.*

Die Aegyptischen Eisenbahnen.

Dass Aegypten schon verhältnissmässig früh und zuerst in ganz Afrika eine Eisenbahn erhielt, verdankt es dem Umstande, dass hier nur ein schmaler Streifen Landes, die Landenge von Sues, das Mittelländische vom Rothen Meere trennt und dadurch die schnellste und bequemste Verbindung zwischen England und seinem grossen Kolonialreich in Indien ermöglicht. Bevor es Ferdinand von Lesseps' glänzenden Geistesgaben und unermüdlicher Thatkraft gelang, die Wasser des Mittelländischen und Rothen Meeres in einander fluthen zu lassen, und auch, nachdem die Schiffe ihre Reise unaufgehalten bis Indien fortsetzen können, brachten und bringen die Dampfer die Postsachen, die ihnen gewohnheitsmässig folgende grosse Mehrzahl der Reisenden und die werthvollen Güter, bei deren Beförderung auf Schnelligkeit und Sicherheit das Hauptgewicht gelegt wird, nur bis Alexandrien. Von dort wurden sie über Kaïro nach Sues befördert, um sich nun abermals dem Wasserwege anzuvertrauen. Der Landweg von Alexandrien nach Sues war indessen nicht nur zeitraubend, sondern auch namentlich auf der Wüstenstrecke zwischen Kaïro und Sues wegen der Wüstenstürme und der räuberischen Beduinen nicht ungefährlich. Englands Streben war daher unablässig auf die Herstellung einer Eisenbahn zwischen Alexandrien und Sues gerichtet und nach langem Ränkespiel wusste es anfangs der fünfziger Jahre den eben zur Herrschaft gelangten Statthalter Aegyptens, Abbas Pascha, durch Zusicherung einer Beihilfe für die Eisenbahnanlage zu gewinnen.

Abbas Pascha erlebte indessen nicht mehr die Vollendung der Bahn, sondern erst unter seinem Nachfolger Saïd Pascha wurde im Januar 1856 die Strecke Alexandrien-Kaïro (209 km) und im Jahre 1857 die der alten Karawanenstrasse durch die Wüste folgende Fortsetzung Kaïro-Sues (145 km) dem Betrieb übergeben. Ausserdem waren noch 2 Zweigbahnen der Linie Alexandrien-Kaïro, nämlich von Tantah nach Samanud und von Benha nach Sagasig gebaut worden, die ebenfalls 1857 eröffnet wurden.

In den nächsten Jahren war die ganze Aufmerksamkeit dem Durchstich des Sueskanals zugewendet, sodass der Eisenbahnbau ganz in den Hintergrund gedrängt wurde. Als aber 1869 der Vizekönig Ismaïl Pascha, dessen Handlungen in buntem Wechsel von Begeisterung für die Kultur des Abendlandes, kluger Berechnung, Ruhmbegierde und Morgenländischer Prachtliebe geleitet wurden, zur Regierung kam, wurde alsbald eine fieberhafte Thätigkeit auf allen Gebieten des öffentlichen Bauwesens entfaltet. Im Jahre 1865 wurde die Linie Kaliub-Sagasig, im Jahre 1868 die Linien Sagasig-Mansurah und Sagasig-Nefische-Sues nebst Zweigbahn Nefische-Ismaïlia dem Betrieb übergeben und nun, nachdem eine bessere Verbindung nach Sues hergestellt war, die von Kaïro nach Sues durch die Wüste führende Linie, deren Sicherheit durch Räuber und die unablässigen Sandverwehungen infolge der Wüstenstürme schwer beeinträchtigt wurde, aufgegeben. Im Jahre 1869 trat die Lokomotive auf den Linien Samanud-Talka, Tantah-Schibin el Kom sowie Siftek-Mahallet Ruh-Dessuk und 1872 auf der Linie Talka-Damiette in Wirksamkeit.

Aber abgesehen von diesem zweckmässigen Eisenbahnnetz, das sich über Unterägypten mit immer engeren Maschen ausbreitete, begeisterte sich die Einbildungskraft Ismaïl's für ein gewaltiges Unternehmen, das von dem zum Gouverneur von Khartum im Sudan bestellten Engländer Baker angeregt wurde und dessen Ausführung Aegyptens wirthschaftliche und politische Herrschaft über ganz Ostafrika bis zum Aequator gesichert haben würde. Ausgehend von dem Unterägyptischen Netz sollte eine Bahn am linken Nilufer über Siut, Assuan, Wadi Halfa und Dongola bis Khartum hergestellt und der Nil dadurch auf der wegen der 6 Stromschnellen für die Schifffahrt unbrauchbaren Strecke ergänzt werden, während in Khartum sich die prächtige Wasserstrasse des oberen Nil bis zum Albert Njansa anschloss. Im Geiste sah der Khedive bereits die werthvollen Elfenbeinsendungen, durch die seine stets geldbedürftige Kasse eine unerschöpfliche Quelle zur Befriedigung seiner Prachliebe werden sollte, aus Innerafrika anlangen; zur Bestreitung des übermässigen Aufwandes betrieb nämlich der Vizekönig ausgedehnte Handelsgeschäfte und nicht zum wenigsten zu deren Begünstigung wurden die Eisenbahnbauten, die bei der Vermengung der Staats- mit den Sonderinteressen des Vizekönigs als dessen Privatunternehmen angesehen wurden, mit solcher Thatkraft gefördert. Auch die Linie nach Oberägypten machte schnelle Fortschritte; am 11. Juni 1867 wurde die Strecke Embabeh-Minieh, im Jahre 1869 die Zweigbahn ins Fajum und 1870 die Strecke Minieh-Siut eröffnet. Ausserdem war der Unterbau fast bis Wadi Halfa hergestellt und die Ingenieure mit ihrem Arbeiterheer hatten bereits jene Grenze überschritten, an der in alter und neuer Zeit die Gesittung Halt gemacht und die Wüste den Eroberungszügen der Perser und Römer eine Schranke gesetzt hat — als das aus Entwürfen und Hoffnungen aufgebaute Kartenhaus Ismaïl's zusammenbrach. Die ausgedehnte Bauthätigkeit im Verein mit verschwenderischer Prachtenfaltung hatte die Finanzen zerrüttet und die Steuerkraft des Landes vollständig erschöpft, sodass Ismaïl nichts übrig blieb, als den drohenden Vorstellungen der Europäischen Mächte nachzugeben und seinem Sohne Tewfik Pascha die Herrschaft zu überlassen.

Die nun eintretende Neuordnung der Aegyptischen Finanzen unter Aufsicht der Europäischen Mächte erstreckte sich auch auf das Eisenbahnwesen, das in der Zeit vom 11. September 1874 bis dahin 1875 der Verwaltung des Engländers Goschen und des Franzosen Joubert unterstellt wurde; diese hatten den Auftrag, die Verhältnisse zu untersuchen, etwaige Verbesserungen in der Verwaltung ausfindig zu machen und darüber Bericht zu erstatten. Auf Grund ihrer Vorschläge wurden die Eisenbahnen mit den Telegraphen und dem Hafen von Alexandrien unter einer Verwaltung vereinigt und an deren Spitze ein Verwaltungsrath mit dem Sitze in Kaïro gestellt, der sich aus einem Engländer, einem Franzosen und einem Aegypter zusammensetzt; gegenwärtig sind W. F. Halton Präsident, Prompt und Boghos Nubar Mitglieder des Verwaltungsraths. Der Verwaltungsrath hat u. a. dafür zu sorgen, dass die Ausgaben 45 % der Einnahme nicht übersteigen; der durch den Betrieb nicht aufgezehrte Theil (55 %) wird an die Staatsschuldenkasse abgeführt und für allgemeine Staatszwecke verwendet. Erreichen die Ausgaben 45 % der Einnahme nicht, so wird der ersparte Betrag ebenfalls der Staatsschuldenkasse zugeführt, von dieser aber nur zu Gunsten der Eisenbahnverwaltung in Verwahrung genommen und ihr zum Zwecke von genehmigten Erweiterungsbauten ausgefolgt.

Im ersten Jahrzehnt der neuen Verwaltung war an einen Ausbau des Eisenbahnnetzes bei der Finanzlage des Landes nicht zu denken; erst im Jahre 1888 begann ein neuer Ab-

schnitt der Bauthätigkeit. Als erste der Neubaulinien wurde die von den Oesterreichischen Ingenieuren Battigelli hergestellte Linie Scherbin-Belcas (16,54 km) am 20. November 1889 eröffnet. Ferner wurde am 27. Dezember 1889 einer aus dem Bankhause Robert Warschauer & Co. in Berlin, der Berliner Handelsgesellschaft, dem Eisenbahnbau-Unternehmer Friedrich Lenz in Stettin und der Firma Suarès Frères & Co. in Kaïro gebildeten Gruppe der Bau der Linien Siut-Dschirdscheh (126,82 km), Medineh el Fajum-Senuris (11,41 km), Damanhur-Ramanieh (19,91 km) und Schibin el Kom-Menuf (14 km) übertragen; die Baukosten im Betrage von 700 000 Aegypt. Pfund werden nach Vereinbarung mit der Staatsschuldenkasse in der Weise gedeckt, dass sie als meistbevorzugte Forderung den Betriebseinnahmen des Staatsbahnnetzes entnommen und in 15 Jahreszahlungen an die Unternehmer ausgefolgt werden. Nachdem die letzten 3 Linien schon vorher eröffnet waren, wurde von der Linie Siut-Dschirdscheh die Anfangsstrecke Siut-Sohag (91,82 km) am 15. Dezember 1892 und die Reststrecke Sohag-Dschirdscheh (35 km) 3 Monate später dem Betriebe übergeben.

Da die seit 1888 beschlossenen Linien im wesentlichen vollendet sind, so ist neuerdings eine Vereinbarung zwischen der Regierung und der Staatsschuldenkasse wegen Herstellung von ferneren 307 km Eisenbahnen (vergl. Nr. 42 S. 404 d. Ztg.) getroffen worden. Eine besondere Aufmerksamkeit wurde auch dem Brückenbau zugewendet, weil dieser für das von vielen Wasseradern durchzogene Land hervorragende Bedeutung besitzt. Am 15. Februar 1891 wurde der Bau einer Brücke über die Damiettemündung des Nil zwischen Mansurah und Talka in Auftrag gegeben, um zwischen den Linien Kaïro-Mansurah und Tantah-Talka-Damiette eine direkte Verbindung herzustellen; die Brücke ist im März d. J. dem Betriebe übergeben worden. Am 31. März 1892 erhielt die Italienische Gewerbliche Unternehmung in Castelamare als Mindestfordernde von 6 Bewerbern gegen eine Entschädigung von 2 317 000 Frcs. den Auftrag, auf der Linie Kaïro-Alexandrien folgende Brücken zweigeleisig auszubauen: über die Damiettemündung bei Benha, über die Rosettemündung bei Kafr Sajat, über den Schibinkanal bei Birket el Saba und über den Mahmudiehkanal bei Kagar el Nawatieh. Ausserdem ist eine Nilbrücke bei Embabeh zur Verbindung der Linien des Delta und der Oberägyptischen Linie hergestellt und im Juli 1892 dem Verkehre übergeben worden. Schliesslich sind noch 2 neue Nilbrücken in Aussicht genommen, und zwar eine zwischen Dessuk und Ramanieh zur Verbindung der Linien Siftek-Dessuk und Damanhur-Ramanieh, und eine zweite bei Nag Abu Hamadi, wo die in Aussicht genommene Verlängerung Dschirdscheh-Keneh der Oberägyptischen Linie vom linken auf das rechte Nilufer übergehen soll. Abgesehen von zahlreichen neuen Stationen wurde 1891 der Bau eines Centralbahnhofes in Kaïro in Angriff genommen, in dem die Linie nach Oberägypten, die Ringbahn von Kaïro und die Linie nach Alexandrien zusammentreffen sollen.

Ende 1892 hatte Aegypten ein Staatsbahnnetz von 1699,651 km mit 198 Stationen und 314,241 km Verschubs- und sonstigen Hilfsgeleisen. Das Netz besteht aus folgenden Linien, die, soweit nichts besonders angegeben ist, eingeleisig sind: a) Kaïro-Kaliub-Benha el Asl-Birket es Saba-Tantah-Kafr Sajat-Tell el Barud-Mallaha-Forn el Gheraia-Gabbari (Güterbahnhof von Alexandrien) = 209,043 km, von denen nur 0,992 km nicht zweigeleisig sind; hierzu die Zweigbahn Mallaha-Sidi Gaber-Hadrah-Alexandrien (Bahnhof Bab el Gedid) = 9,757 km, von denen 5,138 km (Sidi Gaber-Alexandrien) zweigeleisig sind, ferner die Nuscha-Zweigbahn von der Weiche Hadrah über Nuscha und Forn el Gheraia nach den Salzsiedereien von Meks am Eingang des Mariutsee = 15,196 km, von denen 9,221 km (Weiche Hadrah-Forn el Gheraia) am 1. November 1892 eröffnet wurden. b) Matariehlinie von Kasr el Nil (Kaserne in Kaïro an der grossen Nilbrücke) nach der Lemunbrücke und von dort über El Marg nach Kalag = 19,118 km, davon 3,764 km zweigeleisig; die Strecke El Marg-Kalag (2,271 km) wurde 1892 eröffnet. c) Die Ringbahn von Kaïro, die vom Centralbahnhof im Norden ausgeht, über Abbasijeh die Ostseite der Stadt umkreist und im Süden in die Privatbahn nach Heluan einmündet = 12,825 km; im Zusammenhang hiermit stehen die Verbindungsbahn vom Centralbahnhof nach Bulak (unterhalb von Kaïro gegenüber Embabeh) = 1,211 km, doppelgeleisig, und 0,243 km Anschlussgeleise für öffentlichen Verkehr. d) Kaliub-Barrage (9,562 km); Barrage liegt am Nil und ist durch eine nicht dem Eisenbahnverkehr dienende Brücke mit Station Menaschi der Linie Tell el Barud-Bulak ed Dakrur verbunden. e) Von Benha am linken Ufer des Damiettearms abwärts nach Mit Bere (10,460 km). f) Damanhur-Ramanieh (19,908 km); von Ramanieh nach Dessuk ist eine Brücke in Aussicht genommen. g) Kaliub-Sagasig-Nefische-Sues (224,116 km) nebst Anschluss in Sues nach den Dockanlagen (5,210 km, zweigeleisig), Zweigbahn Nefische-Ismaïlia (4,6 km) und zweiseitigem Anschluss in Nefische (1,078 km). h) Benha-Sagasig-Abu Kebir-Mansurah = 105,708 km, davon 34,982 km (Benha-Sagasig) zweigeleisig, mit den zweiseitigen Anschlüssen in Benha (0,520 km) und Sagasig (0,652 km), sowie der Verbindungsbahn von Sagasig nach der dortigen Nebenwerkstatt (1,661 km). i) Zweigbahn Abu Kebir-Salhieh (33,857 km). j) Tantah-Mehallet Roh-Samanud-Talka-Schirbin-Damiette = 116,755 km, davon 13,709 km (Tantah-Mehallet Roh) zweigeleisig, mit den zweiseitigen Anschlüssen in Tantah (0,664 km) und Mehallet Roh (0,816 km) sowie einem Anschluss nach dem Nilufer in Farascour (3,195 km). k) Zweigbahn Schirbin-Belkas (16,54 km). l) Mehallet Roh-Siftek (30,728 km). m) Mehallet Roh-Kallin-Dessuk (52,308 km). n) Zweigbahn Kallin-Kafr Schech (18,324 km). o) Tantah-Schibin el Kom-Menuf (41,894 km). p) Sidi Gaber-Rosette (65,44 km) nebst Anschluss nach Abukir (2,858 km). q) Tell el Barud-Menaschi-Baschtil-Boulak ed Dakrur (119,233 km) nebst dem 1892 eröffneten Anschluss von Baschtil nach dem Nilufer bei Embabeh (3,43 km). r) Oberägyptische Linie von Kaïro über Bulak, Embabeh, Bulak ed Dakrur, Giseh, Bedraschen (gegenüber von Heluan), Wasta, Minieh und Siut nach Sohag (469,097 km) nebst Zweigbahn von Siut zum Nilufer (1,198 km); die Strecke Sohag-Dschirdscheh (35 km) ist im März d. J. eröffnet, während für die Fortsetzung Dschirdscheh-Keneh mit Nilbrücke bei Nag Abu Hamadi, sowie für eine Zweigbahn von Keneh nach Kosseïr am Rothen Meere mit Abzweigung nach den Trümern des alten Theben bei Luksor die Vorarbeiten angefertigt werden. s) Fajumlinie von Wasta über Medinet el Fajum nach Abuksa (61,04 km); diese Linie geht von Wasta in einer Meereshöhe von 28 m aus, steigt bei Ueberschreitung der Höheneinfassung des Nilthales auf 58 m, senkt sich bis Medinet el Fajum wieder bis auf 24 m und liegt am Endpunkte Abuksa 15 m unter dem Spiegel des Mittelländischen Meeres, während der tiefste Punkt der Oase, der Sumpfsee Birket el Kerun sogar 40 m unter dem Meeresspiegel liegt. t) Zweigbahn Medinet el Fajum-Senuris (11,406 km).

Abgesehen von diesem Staatsbahnnetz gibt es in Aegypten verschiedene Privatbahnen, die sich theils im Betriebe, theils im Bau, theils in Bauvorbereitung befinden. Die nur für Personenverkehr bestimmte Privatbahn Alexandrien-Ramleh (8 km), die sich nahe der Küste in gleicher Richtung mit der Staatsbahnlinie Alexandrien-Rosette hinzieht, war seiner Zeit in Staatsbesitz übergegangen, ist aber 1892 der „Alexandria and Ramleh railway company, limited“ vorläufig überlassen worden. In Kaïro erhielten 1888 die Unternehmer Cantani fils & Co., J. L. Menasce fils & Co. sowie Suarès frères & Co. die Konzession zum Betriebe einer Eisenbahn, die im Süden von Kaïro auf dem Rumelehplatz beginnt, über Basatin nach den im Gebirge gelegenen Schwefelbädern von Heluan führt und Zweigbahnen nach dem Palast der vizeköniglichen Mutter sowie den Militäranstalten am Nilufer entsendet. Im Jahre 1889 wurde die Konzession für ein Strassenbahnnetz in Kaïro ertheilt; die Hauptlinie führt von dem 3 km oberhalb Kaïro ebenfalls am rechten Nilufer gelegenen Altkaïro an der Kasr el Nilbrücke und der Abu Lelabrücke vorüber nach der Limunbrücke, entsendet von der Kasr el Nilbrücke eine Zweigbahn auf das linke Nilufer nach dem Bahnhof Bulak ed Dakrur der Oberägyptischen Linie sowie nach den Pyramiden, ferner von der Abu Lela- und von der Limunbrücke (die beide den Ismaïlijehkanal überspannen) je eine Zweigbahn nach Bulak, dem unterhalb Kaïro am rechten Nilufer gelegenen Hafen der Hauptstadt, und erhält später eine Fortsetzung von der Limunbrücke nach Abbasijeh. Zur Ausnutzung dieser Konzessionen bildete sich 1891 in Kaïro die „Metropolitan Cairo and Helouan railway company.“ Neuerdings sind der Regierung verschiedene Gesuche wegen Herstellung und Betrieb von Strassenbahnen in Kaïro und dessen Umgebung zugegangen; da die Regierung gewillt ist, die Ausführung verschiedener Linien zu gestatten, so werden bezügliche Angebote bis 1. Februar 1894 vom Minister der öffentlichen Arbeiten entgegengenommen. Die Bewerber haben in ihren Gesuchen die Spurweite, Abmessungen und sonstigen Anordnungen des Bahnkörpers und der Fahrbetriebsmittel, den Betrag der der Regierung zu zahlenden jährlichen Pacht und den zu erhebenden Fahrpreis anzugeben.

(Schluss folgt.)

Aus Nordamerika.

Zuggeschwindigkeiten mit Verbundlokomotiven der Philadelphia und Readingbahn.

Auf der Philadelphia und Atlantic Citylinie — Seeküstenlinie — sowie auf dem Newyorker Abschnitt der Bahn verkehren besonders schnelle Züge, die im verflossenen Sommer mit den Verbundlokomotiven 679, 680, 682 und 683 befördert wurden. In den folgenden Zusammenstellungen sind einige Geschwindigkeiten angegeben, welche auf die Strecken zwischen Wayne Junction und Bound Brook auf dem Newyorker Abschnitt und zwischen Camden und Atlantic City auf der Küstenlinie erreicht wurden. Die Zeit ist meist in runden Minuten angegeben; dies ist ungenauer, als ein Ablesen nach

Sekunden an den Meilenzeigern, die Fehler fallen aber nach Ansicht der „Railroad Gazette" um deswillen nicht sehr ins Gewicht, weil die auf die ganze Fahrt verwendete Zeit mit aller nur möglichen Sorgfalt aufgezeichnet wurde, mit Ausnahme jedoch der Strecke zwischen Weston und Bound Brook, auf dem Newyorker Abschnitt; diese Strecke ist so kurz, dass einige Sekunden mehr oder weniger die Fahrgeschwindigkeit sehr beeinflussen.

1. Strecke zwischen Philadelphia und Bound Brook.

		Zug Nr. 512 (12 Uhr 57 Min. Nachm. von Philadelphia)			Zug Nr. 518 (7 Uhr 30 Min. Vorm. von Philadelphia)	
Theilstrecke	Entfernung km	Tag (1893)	Fahrzeit Min.	Fahrgeschwindigkeit in der Stunde km	Fahrzeit Min.	Fahrgeschwindigkeit in der Stunde km
Jenkintown-Bound Brook	79,0	15./6.	45	105,3	—	—
		15./7.	50	94,8	—	—
		16./7.	48	98,8	—	—
		17./7.	46	103,0	50	94,8
		18./7.	47	100,9	49	96,7
		19. 7.	48	98,8	53	89,4
		20./7.	48	98,8	52	91,2
Trenton Junction-Bound Brook	43,6	15./6.	24	109	—	—
		17./7.	24,5	106,7	26	100,3
		20./7.	26	100,3	28	93,4
Hopewell Junction-Weston	21,7	15./6.	10,5	124,0	—	—
		17./7.	9	144,7	9,5	137,5
		18./7.	10	130,2	11	118,4
		20./7.	10,5	124,0	12,5	105,0

Zwischen Weston und Bound Brook finden sich Geschwindigkeiten von 185 km, hier greift indessen die obige Bemerkung Platz; im übrigen ist diese rund 60 km lange Strecke völlig waagerecht. Die übrige Strecke hat bedeutende verlorene Gefälle bezw. Steigungen bis zu 1:160, ja bis 1:90. Der Zug besteht aus Lokomotive und 6 Wagen.

2. Für die Strecke Camden-Atlantic City ergab sich:

Strecke	Entfernung km	Lokomotive Nr.	Zahl der Wagen	Gewicht des Zuges t	Fahrzeit Min.	Fahrgeschwindigkeit in der Stunde km
Ganze Strecke	89,4	683	10	412	60	89,4
		683	9	371	57	94,1
		682	13	502	66	81,3
		682	14	542	67	80,1
		682	17	671	66	81,3
Winslow Junction-Pleasantville	41,8	683	9	364	24	104,5
		683	11	434	26	96,5
		682	12	476	26	96,5
		682	10	406	25	100,3
		683	9	358	22	114,0
		682	14	542	28	89,6
		682	17	671	27	92,9
		683	10	404	24	104,5

Die Strecke hat günstigere Steigungen als die erste. Die hier gebräuchlichen Lokomotiven haben die folgenden Abmessungen:

Dienstgewicht	58,4 t
Gewicht auf den Triebachsen	37,6 „
Cylinder	330 und 560 zu 610 mm
Triebraddurchmesser	1,98 m
Kesseldurchmesser	1,46 „
Röhren, 324 Stück von	3,05 „ Länge
Heizfläche	133,4 qm
Feuerkiste	2,9 × 2,82 m
Raddurchmesser des Drehgestells	1,22 „

Die Lokomotivausstellung der Baltimore und Ohiobahn in Chicago.

John C. Trautwine gibt in der „Railroad Gazette" ein interessantes, durch zahlreiche Skizzen erläutertes Bild dieser Ausstellung, welches die Vorführung der „Eisenbahnen der Welt, ihrer Entstehung und Weiterentwickelung" zum Gegenstande hat. In dieser im Anbau des Transportgebäudes untergebrachten Ausstellung befinden sich 54 Lokomotiven, entweder wirkliche oder Nachbildungen in Holz, welche die ganze Entwickelungsgeschichte des Lokomotivbaues vorführen. Die Lokomotiven sind in mehreren Reihen aufgestellt. Die Reihenfolge beginnt mit Newton's Dampfwagen, in dem lediglich der Rückdruck des aus einem Dampfgefäss entweichenden Dampfes das Fahrzeug vorwärts schiebt und endigt mit zwei modernen Lokomotiven, einer einfachen und einer Verbundlokomotive, welche die Baldwinwerke für die Bahn kürzlich geliefert haben. Dem „Newton" folgt die „Cugnot", eine für Geschütztransport in Paris benutzte 3rädrige Strassenlokomotive. Es folgt der von Oliver Evans 1804 erbaute „Oruktor Amphibolis", halb Lokomotive, halb Boot, die durch die Strassen von Philadelphia zum Shuylkillflusse und auf diesem als Dampfboot weiterfuhr, um weiterhin an dessen Mündung als Bagger benutzt zu werden. Von weiteren Lokomotiven ist zu erwähnen Trevethick's „Catch me who can" — „hole mich ein, wer kann" —, Brunton's „Mechanical Traveler" oder „Pferdefusslokomotive" von 1813, die ihr Gewicht gleichsam fortstrampelte, das Hedley'sche Modell, an dem die Möglichkeit gezeigt wurde, eine Lokomotive lediglich durch Adhäsion der Räder auf den Laufflächen vorwärts zu bringen, der „Puffing Billy", den Hedley kurz darauf baute, in dem das Experiment in die Wirklichkeit übertragen wurde, der „Blücher", Stephenson's erste Lokomotive von 1814, der „Rocket" von demselben Erbauer, welcher bei dem Wettbewerb zwischen Manchester und Liverpool den Preis davontrug, ferner Timothy Hackworth's „Sans Pareil" von 1829, Ericsson's „Novelty", die mit dem „Rocket" an dem Wettlauf auf der Manchester-Liverpoolbahn betheiligt war, sodann der „Stourbridge Lion", die erste Lokomotive, welche in Amerika auf Schienen lief.

In der zweiten Reihe befindet sich u. a. Peter Cooper's „Tom Thumb", dis erste in Amerika gebaute Lokomotive, welche auf der Baltimore- und Ohiobahn zuerst im Betriebe war. Diese Bahn hatte 1831 einen Wettbewerb ausgeschrieben, an dem sich betheiligten Johnston in Newyork, Davis & Gardner in York, Costello in Philadelphia und James in Newyork. Diese sämmtlichen 5 in Nachbildungen vertretenen Lokomotiven waren einander möglichst unähnlich und glichen keiner sonst bereits im Auslande versuchten Lokomotive.

Die erste in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit und nicht in der Nachahmung vorgeführte Lokomotive ist ein alter „Grashüpfer", die „Atlantic"; wer den grossen stehenden Kessel dieser Lokomotive sieht, dessen Dampf in senkrechten Cylindern zur Wirkung kommt, von denen aus ein waagerechter Balancier bewegt wird, der die Kraft auf ein Zahnräder-Vorgelege und hierdurch auf die Triebachse überträgt, sollte kaum annehmen, dass diese Maschine erst vor wenigen Monaten aus dem Betriebe genommen wurde.

Auf die „Atlantic" folgt eine Nachbildung von M. W. Baldwin's erster Lokomotive „Old Ironsides", die 1832 für die Philadelphia-, Germantown- und Norristownbahn gebaut wurde, weiterhin Horatio Allen's „South Carolina" von 1832, dem Vorgänger des Fairlietypus, eine 8rädrige Lokomotive mit waagerechtem Doppelkessel, 2 Schornsteinen an den Enden und in der Mitte eingeschalteter Feuerung.

Eine Versuchslokomotive von Jervis aus dem Jahre 1832 war die erste mit einem vorderen Drehgestell. Der „Traveler" und „Jefferson" sind alte wirkliche „Grashüpfer", während die „Mazeppa" von der Form der „Grashüpfer" zu der der „Krabbe" übergeht, indem die senkrechten Cylinder mit den oberen Balanciers durch waagerechte Cylinder ersetzt sind.

Zur letzteren Art gehört Henry R. Campbell's Maschine von 1837 und Eastwick & Harrison's „Hercules", ebenfalls von 1837, ferner Norris' „Lafayette", die erste 6rädrige Lokomotive der Baltimore- und Ohiobahn.

Die dritte Reihe beginnt mit „Sandusky" von 1837, in deren Nähe sich Timothy Hackworth's „Samson" von 1838 befindet, die nach 40jährigem Dienst jetzt sehr gelitten hat. Hackworth's „Albion" hat vorn am Schornstein einen Drahtkorb, in dem statt der Kopflaterne ein Feuer aus Kienspänen unterhalten wurde. Es folgen Ross Winens' „Buffalo", die erste Lokomotive mit 8 Kuppelrädern; desselben „erster Kameelrücken"; Baldwin's „Drache" (Dragon), der von 1848 bis jetzt im Betriebe war und nach Schluss der Ausstellung wieder in Dienst gestellt wird.

Die „Mason" erinnert an die glänzend angestrichenen Lokomotiven der früheren Zeit; ihm folgt die „Peppersauce", die erste Gebirgsmaschine, welche 1863 für die Mount Washingtonbahn gebaut wurde, mit an Zapfen hängendem aufrechten Kessel.

Die dritte Reihe endet mit der gelegentlich der 100-jährigen Bundesfeier von 1876 ausgestellt gewesenen „Baltimore & Ohio 600“ und in der vierten Reihe sind die beiden soeben vollendeten modernen Baldwinlokomotiven ausgestellt, welche nach den Entwürfen von Hazlehurst, des Ober-Maschineningenieurs der Baltimore- und Ohiobahn ausgeführt sind. In dieser Reihe finden sich auch 2 Tageswagen der „Royal Bluelinie“.

Die Ausstellung körperlicher Lokomotiven ist ergänzt durch eine zeichnerische; auf 50 × 75 cm grossen Blättern ist in 2 Gruppen die Ausbildung und die Weiterentwickelung der Lokomotiven behandelt. In der Sammlung sind ausser Abbildungen der vorbeschriebenen noch eine ganze Reihe anderer Lokomotiven veranschaulicht. In der ersten Gruppe sind die ersten Versuche des Landtransports mittelst Wind, dann durch Anwendung der menschlichen Kraft dargestellt, nach der man zur Anwendung der Maschinenkraft überging; in dieser Zeit sind die sonderbarsten Fahrzeuge, die in der körperlichen Nachbildung nicht vorgeführt, sondern nur abgebildet worden sind, gebaut worden. Weiter folgt die Zeit der Trambahnen, die endlich zur Lokomotive führen.

Die Weiterentwickelung der Lokomotiven wird in der zweiten Gruppe veranschaulicht, in der u. a. dargestellt sind die von der West Pointgiesserei im Jahre 1831 erbaute „De Witt Clinton“, Stephenson's „Patentee“ von 1833, welche die erste Dampfbremse hatte, Nowis' „Washington“ und viele andere denkwürdige Maschinen. Unter den modernen Lokomotiven sind die erste Konsolidationslokomotive, welche von Mitchell entworfen und 1866 in den Baldwinwerken gebaut wurde, die ersten Decapodmaschinen („Ameise“ und „Biene“) von 1867 dargestellt.

Es verlautet, dass die ganze Ausstellung der Baltimore- und Ohiobahn, von der die Lokomotivausstellung einen Theil bildet, in einem besonderen Gebäude vereinigt bleiben soll.

Aus Asien.

Türkei.

Da die Reststrecke Polatli-Angora der Anatolischen Eisenbahn während des Jahres 1892 nur einen Tag im Betriebe war, so konnte in dem Geschäftsbericht der Gesellschaft für das genannte Jahr (vergl. Nr. 70 S. 675 d. Ztg.) noch nicht zum Ausdruck kommen, welchen Einfluss Angora und das Hinterland der Eisenbahn auf den Verkehr ausübt. Diese Verhältnisse hat die Zeitschrift der Französischen Handelskammer in Konstantinopel an der Hand der Betriebsergebnisse für das erste Halbjahr 1893 untersucht; wir entnehmen ihren Ausführungen folgendes:

Angora hat etwa 35 000 Einwohner, von denen mehr als die Hälfte Mohammedaner, etwa 10 000 katholische Armenier und der Rest gregorianische Armenier, Griechen und Juden sind. Die Stadt hat gegenwärtig nur einen beschränkten Verkehr; denn da die Umgegend wenig bevölkert ist, so kann der Waarenaustausch mit der Stadt nicht bedeutend sein und die Sandschaks Josgad und Kaisarie senden ihre Waaren auch ferner nach Samsun am Schwarzen und Mersina am Mittelländischen Meere. Die Anatolische Bahn konnte also keinen grossen Umschwung bewirken und die Verbesserung, welche sie hervorrufen kann, wird erst mit der Zeit reifen. Im Getreideverkehr ist dagegen schon jetzt eine Aenderung eingetreten; denn während vor Eröffnung der Bahn die Ausfuhr von Getreide nicht möglich war, hatte die Station Angora allein in einem halben Jahre etwa 1 000 Wagenladungen Getreide abzufertigen und die Stationen Polatli, Maliköi und Sindjanköi zusammen ebenso viel. Dieses Getreide stammt aber nicht nur aus der Ernte von 1892, sondern auch aus derjenigen von 1891 und selbst von 1890. Im ganzen betrug der Versand an Getreide im ersten Halbjahre 1893 für die Stationen Angora, Sindjanköi, Maliköi und Polatli 30 045 t; diese Zahl wird dadurch ins rechte Licht gerückt, dass während des ganzen Jahres 1892 von sämmtlichen Stationen nur 29 973 t Getreide verfrachtet wurden. Die Gesellschaft hat übrigens nach einer anderen Nachricht ihre Getreidetarife um 35 % ermässigt.

Für die übrigen Ausfuhrwaaren (Ziegenhaar, Wolle, Häute, Sämereien, Wachs, Gummi usw.), von denen die Station Angora in dem genannten Halbjahre nur 1 761 t verfrachtete, ist kaum eine Besserung zu erwarten, da die Tarife für diese Waaren zu hoch und wenigstens ebenso theuer als früher bei den Karawanen sind. Für einige Einfuhrwaaren, wie Zucker, Kaffee, Eisen, Stahl, Drahtstifte, Seife, sind die Tarife seit 1. Juli d. J. derart ermässigt worden, dass sich die Geschäftsumsätze schnell entwickeln werden. Für die anderen Einfuhrwaaren wie Kurzwaaren, Glaswaaren, Streichhölzer usw. ist dagegen der alte unpraktische Tarif von 52 Piaster Gold (9,57 ℳ) für 100 kg noch in Kraft. Die Einfuhrwaaren werden gegenwärtig noch meistens in Konstantinopel gekauft und es kann deshalb der Ursprung selten angegeben werden; wie überall im Orient, sieht man auch in Angora hauptsächlich auf die Billigkeit.

Die Arbeiten an der Neubaulinie Eskischehr-Konia, die in einem Jahre fertiggestellt sein soll, sind am 31. August d. J. feierlich in Angriff genommen worden.

Die Ottomanische Eisenbahngesellschaft Smyrna-Aïdin hatte im ersten Halbjahre 1893 eine Betriebseinnahme von 126 269 £ (gegen 127 085 £ im gleichen Zeitraume des Vorjahres); die Ausgaben verzehrten 69 409 (68 631) £, so dass ein Ueberschuss von 56 860 (58 454) £ verblieb. Der Einnahmerückgang ist theils durch die unbefriedigende Ernte des Jahres 1892, theils durch die Cholerasperre veranlasst worden; da diese Sperre in kurzem aufgehoben werden dürfte und die Ernte dieses Jahres sehr gut ausgefallen ist, so steht eine bedeutende Verkehrsvermehrung zu erwarten. Auf Grund der von der Hauptversammlung im April d. J. ertheilten Ermächtigung hat der Verwaltungsrath im April 100 000 £ 5 % Schuldverschreibungen zum Kurse von 94 % ausgegeben.

Die Eisenbahn Mersina-Tarsus-Adana (67 km) hatte infolge der geringen Getreideernte in der Provinz Adana im Jahre 1892 nur eine Betriebseinnahme von 22 638 £ (gegen 23 911 £ in 1891); nach Bestreitung der Ausgaben verblieb ein Ueberschuss von 9 979 £. Für das laufende Jahr ist infolge der befriedigenden Getreide- und Baumwollernte ein Aufschwung des Verkehrs zu erwarten. Mit Rücksicht auf die seit Jahren geplante Ausdehnung der Bahn hat der Verwaltungsrath Verhandlungen mit einer Kapitalistengruppe angeknüpft.

Die beiden Gruppen von Antheilhabern der Eisenbahn Smyrna-Cassaba haben sich Londoner Nachrichten zufolge verständigt und die Gesellschaft hat infolge dessen einen neuen Vertrag mit Nagelmakers abgeschlossen. Die Ausführung der konzessionirten Neubaulinien soll der neuerdings in Brüssel gegründeten Société générale d'Orient übertragen werden.

Nach dem Jahresbericht der Eisenbahngesellschaft Beirut-Damaskus-Hauran für das am 30. Juni d. J. beendete Geschäftsjahr sind auf der Linie Beirut-Damaskus die Erdarbeiten auf vielen Punkten in Angriff und 20 Kunstwerke in Bau genommen, während schon eine bedeutende Menge Schienen und Schwellen bereit steht. Auf der Linie Damaskus-M'Zerib sind alle grossen Kunstwerke vollendet, die Schienen auf 94 von 103 km gelegt und die Maurerarbeiten aller Baulichkeiten sehr weit vorgeschritten; die endgültige Abnahme der Linie ist für Mai 1894 in Aussicht genommen. Ein Theil des Fahrparks steht schon zur Einschiffung bereit, während sich der Rest im Bau befindet.

Der Reinertrag aus dem von der Eisenbahngesellschaft erworbenen Strassenbahnbetriebe Beirut-Damaskus betrug im Jahre 1892 669 558,03 Frcs., also doppelt so viel als 1891; nachdem die Antheilscheine 5 % Bauzinsen erhalten hatten, konnten die Anleihelasten noch um 303 632,05 Frcs. ermässigt werden. Der auf Grund des Beschlusses der ausserordentlichen Hauptversammlung vom 4. Januar 1892 mit der Hafengesellschaft von Beirut am 5. März 1892 geschlossene Darlehnsvertrag nebst Anlage vom 2. März 1892 ist von der Hauptversammlung genehmigt worden.

Persien.

Im Jahre 1873 erhielt Baron Reuter die Konzession für eine Eisenbahn, die von Bender-Buschir am Persischen Meerbusen ausgehen, über Ispahan, Teheran und Rescht nach Täbris führen und sich dort nach Tiflis sowie Trebizonde gabeln sollte; infolge Russischer Ränke kam aber der Plan nicht zur Ausführung. Einige Jahre später bewarb sich dann von Russischer Seite Fürst Dolgoruki allerdings vergeblich um die Konzession für eine Bahn von Baku an der Transkaukasischen Bahn über Lenkoran, Rescht, Astrabad, Meschhed und Sarachs nach Kandahar in Afghanistan. Neuerdings ist von einer Russischen Unternehmergruppe, die sich kürzlich gebildet hat, mit lebhafter Unterstützung der Russischen Gesandtschaft in Teheran der schon lange gehegte Plan wieder aufgenommen worden, Teheran durch eine Eisenbahn mit Rescht am Kaspischen Meere zu verbinden. Man betrachtet in Russland diese Linie als Anfangsstrecke einer Eisenbahn, die am Indischen Ozean ihr Ziel finden soll und die „Nowoje Wremja“ erklärt sogar, nicht am Bosporus, sondern am Persischen Meerbusen und in Ormus müsse Russland das Thor für seinen Weltverkehr suchen. Man kann indessen mit Sicherheit annehmen, dass von Englischer Seite alles versucht werden wird, um diesen Plan zu vereiteln.

Bücherschau.

Das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Erläutert mit eingehender Berücksichtigung der Materialien von Dr. jur. Georg Eger, Regierungsrath und Justitiar der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau. Berlin. Karl Heymann's Verlag. Drittes Heft. Preis 4 ℳ.

Von dem Eger'schen Kommentar, welcher beim Erscheinen der zwei ersten Hefte desselben in Nr. 26 S. 247 d. Ztg. besprochen wurde, ist jetzt das dritte Heft (S. 519—700 des Werks) erschienen, welches die Art. 29—43 des Internationalen Uebereinkommens behandelt. Die fraglichen Artikel betreffen die bei weitem wichtigste und schwierigste Aufgabe des Internationalen Eisenbahn-Frachtrechts, die einheitliche Normirung und Begrenzung der Haftpflicht der Eisenbahnen für Verluste, Beschädigung oder Minderung der Güter, sowie für Versäumung der Lieferfristen. Eger gibt zu jedem dieser Artikel sehr eingehende Kommentare und fügt dem Heft ein besonderes Inhaltsverzeichniss bei. Dem demnächst erscheinenden vierten (Schluss-) Heft soll ein vollständiges Inhaltsverzeichniss und ein ausführliches Sachregister des ganzen Werks beigefügt werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Vom 15. November l. J. ab werden die im Tarifheft II C enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 (Cement) ab Biebrich und Offenbach nach Emmishofen-Egelshofen um je 5 Cts. für 100 kg ermässigt.

Karlsruhe, den 9. November 1893. (2471)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatsbahn. Staatsbahn - Güterverkehr Elberfeld etc.-Oldenburg. Zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr gelangt mit dem 1. Dezember d. J. der Nachtrag II zur Ausgabe, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers usw.

Oldenburg, den 9. Nov. 1893. (2472B)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Werrabahn - Oesterreichischer Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. kommt der Tarifnachtrag VIII zur Einführung, welcher Aenderungen für Station Eisenach, vorübergehend ermässigte Kleie-Ausnahmefrachtsätze, einen Ausnahmetarif für leere Bierfässer und Aufhebung des Malz-Ausnahmetarifs enthält.

Die letztere Aufhebung tritt erst mit dem 1. Januar 1894 in Wirksamkeit.

Meiningen, den 9. November 1893. (2473)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Breslau - Sächsischer Güterverkehr. Die durch unsere Bekanntmachung vom 28. Oktober d. J. eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Malz von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau nach der Station Leipzig (Preussische Staatsbahnhöfe) finden mit sofortiger Gültigkeit auch im Verkehr mit Station Leipzig II (Dresd. Bhf.) der Sächsischen Staatseisenbahnen Anwendung.

Breslau, den 10. November 1893. (2474)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nassau - Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Vom 20. l. Mts. ab wird die Station Landshut a. d. Isar in den Ausnahmetarif Nr. 3 (für Steine) einbezogen. Weitere Aufschlüsse geben die betheiligten Stationen.

München, den 9. November 1893. (2475)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 10. Oktober d. J., betreffend die weitere Beibehaltung der im Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel unter III 2 enthaltenen Bestimmung wegen Verwendung von 2 offenen Wagen an Stelle eines Wagens zur Heu- und Strohbeförderung in einzelnen Süddeutschen Verkehren, wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass diese Vergünstigung im Verkehr zwischen den Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und der Main-Neckarbahn andererseits im Durchgang über die Linien der Hessischen Ludwigsbahn am 1. Januar 1894 ausser Kraft tritt.

Berlin, den 10. Nov. 1893. (2476MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Zum Ausnahmetarif für Rohzucker etc. aus Böhmen vom 15. November 1892 mit der Bestimmung per Bahn nach den Main- und Rheinhafenplätzen und ab da zu Wasser nach Belgien, Holland oder darüber hinaus, erscheint am 15. November d. J. ein Anhang, über welchen unser Tarifbüreau nähere Auskunft ertheilt.

Mainz, den 10. November 1893. (2477)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 1. Dezember 1893 gelangen zur Einführung:

a) X. Nachtrag zum Gütertarif, Theil II, Heft I,
b) X. Nachtrag zum Gütertarif, Theil II, Heft II,
c) I. Nachtrag zum Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II, Heft III,
d) Theil II, Heft IV, Seehafen - Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen den Niederländischen Hafenstationen und Ungarischen Stationen (an Stelle des Heftes IV vom 1. Mai 1887),
e) III. Nachtrag zum Theil II, Heft V, Ausnahmetarif für Holz.

Insoweit bei c) und d) Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Januar 1894 bestehen.

Die in den Drucksachen u. a. enthaltenen Zusätze zu den reglementarischen Bestimmungen sind von den Landesaufsichtsbehörden genehmigt.

Abdrücke der Nachträge und des neuen Heftes IV sind durch die betheiligten Endverwaltungen und Stationen zu erlangen.

Dresden, am 9. November 1893. (2478)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. Die Stationen Reden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) und Sandkrug der Oldenburgischen Staatsbahn werden mit dem 20. d. Mts. in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen.

Die Güterabfertigungsstellen geben Auskunft.

Köln, den 9. November 1893. (2479)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 1. Dezember d. J. kommen zum Heft 4 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn neue Frachtsätze für den Verkehr mit Weisenau zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

Strassburg, den 8. Nov. 1893. (2480)

Aenderungen der Waarenklassifikation des Deutsch-Russischen Gütertarifs Theil IV. Vom 20. Dezember 1893 alten/1. Januar 1894 neuen Stils ab werden die durch Bekanntmachung vom 21. September 1891 mit Gültigkeit vom 13. Oktober 1891 neuen Stils in das Waarenverzeichniss des Deutsch - Russischen Gütertarifs, Theil IV, aufgenommenen Artikel „Glasbrocken" und „Heerd-(Taschen-) Glas" von der direkten Beförderung im Deutsch - Russischen Verkehr ausgeschlossen.

Ferner tritt vom gedachten Tage ab für den Artikel „Dampfpflüge" eine Tariferhöhung derart ein, dass derselbe im Verkehr nach den Stationen Berditschew, Kiew und Odessa auf den Strecken ab Schnittpunkt östlich nicht mehr zur 5., sondern zur 3. Klasse tarifirt.

Bromberg, den 6. Nov. 1893. (2481)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. Am 15. d. Mts. treten für die Beförderung von Draht zur Herstellung von Holzdrahtgeweben bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg auf einem Wagen und mit einem Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Blankenheim (Th.)-Freyung	1,92
„ -Grafenau	1,83
„ -Passau	1,71
„ -Zwiesel	1,67

Erfurt, den 12. November 1893. (2482)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn. Zum Belgisch-Südwestdeutschen Tarifheft 9b vom 1. März 1888 (Verkehr mit der M. N. B.) tritt am 1. Januar 1894 der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Näheres bei den Verbandsstationen, durch welche der Nachtrag bezogen werden kann.

Darmstadt, den 8. November 1893. (2483)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Braunschweigische Landeseisenbahn. Mit dem 1. Januar 1894 treten für den Verkehr mit unserer Station Nienhagen a. N. Beschränkungen in der Weise ein, dass

1. der Viehverkehr von und nach Nienhagen a. N. gänzlich aufgehoben wird,
2. Gütersendungen nach Nienhagen a. N. nur frankirt, von Nienhagen a. N. nur unfrankirt und in beiden Richtungen nur ohne Nachnahmebelastung zur Beförderung angenommen werden.

Diese Bestimmungen gelten sowohl für unseren Binnenverkehr, als auch für diejenigen direkten Verkehre mit anderen Verwaltungen, an welchen die Station Nienhagen a. N. betheiligt ist.

Braunschweig, den 10. Novbr. 1893.
Die Direktion. (2484)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Dezember l. J. treten an Stelle der bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 10 für Petroleum und Naphta von Mannheim nach Kehl und einigen anderen Badischen Stationen ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Stationen und das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 10. November 1893. (2485)
Generaldirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung eines Ausnahmetarifes für Lebensmitteltransporte. Am 1. Dezember 1893 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Lebensmitteln in Eilfracht zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien) und der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Bregenz trs., Buchs trs., St. Margrethen trs., beziehungsweise Lindau trs., sowie Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits in Wirksamkeit.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel und Schaffhausen, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Hierdurch werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 für die gleichen Relationen, enthalten im Tarife Theil II, Tarifheft Nr. 2 des Oesterreichisch-Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischen Güterverkehres vom 1. September 1886 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, beziehungsweise Stationen zum Preise von 40 h. pro Stück erhältlich.

Wien, am 7. November 1893. (2486)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Aufhebung von Tarifen. Am 31. Dezember 1893 treten ausser Kraft:

a) der Tarif, Theil IV, 1. Heft des Oesterr. - Ungar. - Schweizerischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. März 1890, sammt Nachträgen I, II und III;
b) der Tarif, Theil IV, 2. Heft des Oesterr. - Ungar. - Schweizerischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. März 1890, sammt Nachtrag I.

Ueber die an deren Stelle tretenden neuen Tarife wird später besondere Bekanntmachung erlassen werden.

Wien, am 8. November 1893. (2487)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Südnordd. Verbindungsbahn. Für Holz des Spezialtarifes 2 werden von den nachbenannten Stationen nach Tetschen Bodenbach trans. und Reichenberg trs. folgende ermässigte Frachtsätze bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1894 gewährt und zwar:

A. Für Deutschland bestimmt:

von Würbenthal	nach Bodenbach/Tetschen trans.	1,16 M.
„ Freudenthal	„ „ „ „	1,12 „
„ Karlsthal	„ „ „ „	1,16 „
„ Olbersdorf	„ „ „ „	1,08 „

pro 100 kg.

B. Für Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen östlich von Bautzen in der Richtung gegen Görlitz, Reichenberg, bezw. Ebersbach:

von Würbenthal	nach Reichenberg trans.	1,11 M.
„ Freudenthal	„ „	1,05 „
„ Karlsthal	„ „	1,08 „
„ Olbersdorf	„ „	0,89 „

pro 100 kg.

Weiter wird von den vorstehenden Frachtsätzen ein Nachlass von 0,05 M. pro 100 kg unter Berücksichtigung der in der betreffenden Verlautbarung im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt enthaltenen speziellen Bestimmungen zugestanden.

Für Holztransporte, welche von der Station Dittersdorf (M. Schles. Centr. Bahn) stammen und für Deutschland, respektive für Sachsen bestimmt sind, werden folgende Refaktiesätze mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1894 gewährt, und zwar:

1. von Olmütz trs.	nach Reichenberg trans.	0,76 M.
2. „ „	„ Tetschen Bodenbach trs.	0,84 „
3. „ „	„ Laube, Aussig-Landungsplatz, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	0,84 „ *)
4. „ „	„ Schönpriesen-Umschlag	0,79 „ *)
5. „ „	„ Dresden-Elbkai	1,09 „

pro 100 kg *) exklusive Schleppbahngebühr.

Ferner von Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und zwar:

	nach Tetschen trans.	nach Reichenberg trans.	
von Zdiretz-Kreuzberg	0,58 M.	0,52 M.	pro 100 kg.
„ Hlinsko	0,61 „	0,49 „	
„ Skutsch	0,60 „	0,46 „	

Die Bedingungen und Modalitäten, unter welchen diese Frachtsätze zur Anwendung gelangen, sind aus der betreffenden Publikation im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ zu ersehen.

Wien, am 8. November 1893. (2488)

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Einführung des VII. Nachtrages zu Theil II, Tarifheft Nr. 2. Am 1. Dezember 1893 tritt der VII. Nachtrag zu Theil II, Tarifheft Nr. 2 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres, gültig vom 1. September 1886, in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag bringt die Ausserkraftsetzung der Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. I (Lebensmittel) und Nr. XXII (Holz) zum Ausdrucke.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 10. November 1893. (2489)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Einführung eines neuen Tarifes Theil III Heft 1. Am 1. Dezember 1893 tritt ein neuer Verbandstarif Theil III Heft 1 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, der K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft und der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits) in Kraft.

Hierdurch werden der gleichnamige Tarif vom 15. November 1890 nebst Nachtrag sowie die bezüglichen Frachtsätze des vom 1. August 1887 gültigen Nachtrages 8 B zu Tarif Theil III für den Oesterr.-Ungar.- und Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverband aufgehoben und ersetzt. Die bisherigen Frachtsätze bleiben jedoch für jene Stationen, welche in den neuen Tarif nicht mehr einbezogen sind oder deren Frachtsätze eine Erhöhung erfahren, noch bis 28. Februar 1894 in Kraft. Gleichzeitig erscheint der Nachtrag 9 zu Tarif Theil III für den Oesterr.-Ungar.- und Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverband, welcher die bereits erwähnte theilweise Aufhebung des Nachtrages 8 B zu diesem Tarife sowie die bereits am 1. Februar 1890 erfolgte Aufhebung des Haupttarifes und der Nachträge 1—7 behandelt.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen beziehungsweise Stationen zum Preise von 1 Krone = 1 Frcs. 5 Cts. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 9. November 1893. (2490)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Vom 15. November d. J. ab ist die Haltestelle Zarnefanz auch zur Abfertigung von Stückgütern und Eilgütern befugt. Ferner werden am 1. Dezember d. J. der Personen-Haltepunkt Pritzig für den Güterverkehr und die Haltestelle Pischnitz für den gesammten Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet. In Pritzig ist die Abfertigung von Vieh in Wagenladungen und schwerwiegenden Fahrzeugen bis auf weiteres ausgeschlossen. In Pischnitz findet eine Annahme bezw. Auslieferung von Fahrzeugen nicht statt.

Der Frachtberechnung für Pritzig und Pischnitz werden im Binnenverkehr die Entfernungen des Kilometerzeigers und im Wechselverkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, soweit in diesen Verbänden nicht Entfernungen für vorgenannte Haltestellen vorgesehen sind, im Verkehr mit Pritzig

die Entfernungen für Techlipp bezw. Kaffzig unter Zuschlag von je 7 km und mit Pischnitz die Entfernungen für Hoch-Stüblau bezw. Pr.-Stargard unter Zuschlag von 7 bezw. 9 km zu Grunde gelegt. Für Pritzig findet die gleiche Frachtberechnung auch im Bromberg-Sächsischen Verbande und in den Staatsbahnverbänden mit der Stargard-Cüstriner und der Alt-Damm-Colberger Bahn statt.

Behufs Vermittelung des Personenverkehrs erfolgt die Abfahrt der Züge von der Haltestelle Pischnitz

in der Richtung Hoch-Stüblau-Konitz
für Zug 6 ab Pischnitz . . 6.50
„ „ 302 „ „ . . 10.59
„ „ 10 „ „ . . 4.39
„ „ 9 „ „ . . 9.19

in der Richtung Pr.-Stargard-Dirschau
für Zug 7 ab Pischnitz . . 7.47
„ „ 315 „ „ . . 7.29
„ „ 5 „ „ . . 10.01

Bromberg, den 10. November 1893. (2491)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Werra-Eisenbahn. Mit dem 31. Dezember d. J. wird der letzte Zinsabschnitt Nr. 20 unserer Prioritätsanleihe I. Emission und Nr. 16 unserer Prioritätsanleihe II. Emission fällig, und sind deshalb neue Zinsscheinbögen hinauszugeben.

Der Umtausch der alten Zinsleisten gegen die neuen Zinsscheinbögen erfolgt in der Zeit vom 1. bis 31. Dezember d. J. ausser bei unserem Rechnungsbüreau in Meiningen bei der Mitteldeutschen Kreditbank in Berlin, den Herren Mendelssohn & Co. in Berlin, Herrn Jacob Landau in Berlin, Herren Becker & Co. in Leipzig, bei der Mitteldeutschen Kreditbank in Frankfurt a/M., bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie in Frankfurt a/M., bei der Coburg-Gothaischen Kreditgesellschaft in Coburg, der Filiale der Mitteldeutschen Kreditbank in Meiningen und Herrn B. M. Strupp in Meiningen und Gotha.

Die alten Zinsleisten sind mit einem Verzeichnisse der nach der Reihenfolge geordneten Nummern derselben versehen, portofrei einzusenden.

Die Ein- und Rücksendung erfolgt auf Gefahr und Kosten der Einsender. Rücksendung geschieht bei Ermangelung bestimmter anderweiter Vorschrift unter Werthangabe von 100 ℳ für jeden Bogen.

Die alten Zinsleisten sind nach dem 31. Dezember 1894 ungültig und erfolgt nach diesem Tage die Abgabe der neuen Zinsscheinbögen nur gegen Vorlegung der Obligationen selbst.

Meiningen, den 7. November 1893. (2492)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.
Graeger.

4. Verdingungen.

Die Lieferung verschiedener, für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsgegenstände soll vergeben werden, als:

1. Patent-Gussstahldraht, verzinkt, Gussstahldraht, Weissblech, Zinkblech, Sprengringstahl, Bremswellenstahl,
2. Drahtgewebe, eisernes, Eisendraht, Drahtstifte, Kammzwecken, Sattlernägel, Nägel, geschmiedete, Polsternägel,
3. Holzschrauben, eiserne und messingene, Schlüsselschrauben, Kette, eiserne, Bleiverschlüsse,
4. Muttern, rohe und bearb., Schrauben, blanke, Verkleidungsschrauben, Unterlegscheiben, rohe, Schliessen, Anheizessen, gusseiserne,
5. Durchschläger, Sägen, Sägenblätter, Zirkel,
6. Fahrkarten-Datumpressen, Patentschraubenschlüssel, Vorlegeschlösser, Bohrknarren, Kohlenhämmer,
7. Leinölfirniss, Terpentinöl, Putzöl, Talg, Spiritus, denaturirt, Sikkativ, Waterproofﬁrniss, Soda, kaust., Gasöl,
8. Plüsch, Vorhangstoff, wollen., Linkrusta, Wachsbarchent,
9. Holzkohlen, weiche, Bremspfähle, Wassereimer, hölzerne, Handkarren, hölzerne, Stechkarren, hölzerne, Papierkörbe, Rohrkörbe,
10. Hickory-Hammerstiele, Drehsessel, Spiegel, Stühle, Stuhlfournirsitze, Ruthenbesen, Strohgeflecht und
11. Blitzableitertheile, verschiedene.

Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen hierzu können auf postfreies Ansuchen unter genauer Angabe der Materialien, welche zum Angebot gelangen sollen, gegen postgeldfreie Einsendung von 40 ₰ für jede Einzelnummer (einschl. Zustellungsgebühr) von der

Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen in Chemnitz,

an welche auch die Lieferungsangebote spätestens bis zum

2. Dezember dieses Jahres

einzureichen sind, bezogen werden.

Chemnitz, am 11. November 1893. (2493)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Für die diesseitigen Werkstätten ist die Lieferung von

1. Walzeisen,
2. Winkeleisen,
3. Flusseisenblechen,
4. Rundkupfer, Kupferdraht, Rundmessing, Messingdraht und
5. Kupferblech, Messingblech und Kupferrohr

zu vergeben.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum

4. Dezember d. J.

an die

Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Chemnitz,

von welcher auch die Lieferungsbedingungen gegen Erlegung von 20 ₰ (event. in Briefmarken) pro Exemplar jeder einzelnen Nummer zu entnehmen sind, postgeldfrei einzusenden.

Chemnitz, am 13. November 1893. (2494)
Maschinen-Hauptverwaltung.
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Werra-Eisenbahn. Die Lieferung nachbezeichneter Betriebs- und Werkstattsmaterialien für 1894: Plomben, Holzschrauben, Kammzwecken, Drahtstifte, Doppelfirniss, rohes und raffinirtes Rüböl, Wagenschmieröl, Talg, Seife, Bleiweiss in Oel gerieben, Segelleinen, Nessel, Schmirgelleinen, Putzwolle, Hanf, Bindfaden, Waschschwämme, Stearinlichte, Reisigbesen, Zündhölzer, Dochte, Fruchtgummi, Waschleder, Soda, Kupfervitriol, Telegraphen-Papierrollen und Desinfektionspulver, soll im Submissionswege vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen werden von unserem Sekretariate unentgeltlich verabfolgt. Angebote, denen die unterschriftlich anerkannten Bedingungen nebst Materialproben beigefügt sein müssen, sind bis zum 9. Dezember d. J. hierher einzureichen.

Meiningen, den 7. November 1893. (2495)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.
Graeger.

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Lieferung von flusseisernen Weichenschwellen. Die unterzeichnete Stelle hat die Lieferung von 5300 Stück flusseisernen Weichenschwellen in Längen von 2,5 bis 5,6 m zu vergeben, lieferbar frei Bahnwagen Heilbronn bis 1. Mai 1894.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion zur Einsicht auf und werden von demselben auf Verlangen an die Werke abgegeben.

Die Angebote auf die Lieferung sind spätestens bis

Dienstag, den 21. November d. J., Mittags 12 Uhr, schriftlich und verschlossen, mit der Aufschrift:

„Angebote auf Eisenschwellen-Lieferung“

versehen, beim diesseitigen Centralbüreau einzureichen. An demselben Tage, Nachmittags 4 Uhr, findet die Eröffnung der Angebote statt.

Stuttgart, den 8. November 1893. (2496)
K. Generaldirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 90. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 18. November 1893.

Des Busstags wegen erscheint die nächste Nummer erst am 23. d. Mts.

Inhalt:

Ueber Staatsbahnen und Privatbahnen.

Von Regierungsassessor **Wolff** in Darmstadt.

Nach den statistischen Nachweisungen des Reichs-Eisenbahnamts vom Betriebsjahr 1890/91 stellen sich die Eigenthumslängen normalspuriger Bahnen (mit Einschluss der normalspurigen Nebenbahnen) am Ende jenes Berichtsjahres, wie folgt:

Es betrug die Länge:

1. bei Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen:	
Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	1 342,43 km
Militär-Eisenbahn	45,61 „
Preussische Staatseisenbahnen	24 903,44 „
Bayerische „	4 825,58 „
Sächsische „	2 328,09 „
Württembergische „	1 632,56 „
Badische „	1 426,25 „
Main-Neckarbahn	96,95 „
Oberhessische Bahnen	220,22 „
Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn	694,74 „
Oldenburgische Staatseisenbahnen	396,44 „
Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn	32,16 „
Summa der Staatsbahnen	37 944,47 km
2. bei Privatbahnen unter Staatsverwaltung zusammen	103,94 „
3. bei Privatbahnen unter eigener Verwaltung *)	3 830,60 „
Summa aller normalspurigen Bahnen	41 879,01 km

*) Die grösste hierunter ist die Hessische Ludwigsbahn mit 689,02 km, an zweiter Stelle steht die Pfälzische Ludwigsbahn mit 311,06 km.

Bei schmalspurigen Eisenbahnen betrugen zu derselben Zeit die Eigenthumslängen:

a) bei Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen	471,39 km
b) bei Privatbahnen unter Staatsverwaltung	21,45 „
c) „ „ eigener Verwaltung	558,16 „
Summa aller Schmalspurbahnen	1 051,00 km

Es ergibt sich also folgendes:

Von sämmtlichen Bahnen mit 41 879,01 + 1 051,00 =	42 930,01 km
sind	
a) Staats- und auf Rechnung des Staates verwaltete Bahnen	38 415,86 „
b) Privatbahnen unter Staatsverwaltung	125,39 „
c) „ eigener Verwaltung	4 388,70 „
Es stehen hiernach ferner von überhaupt	42 930,01 km
a) unter Staatsverwaltung	38 541,25 „
b) „ Privatverwaltung	4 388,76 „

oder:

a) von sämmtlichen Bahnen
unter Staatsverwaltung etwa $\frac{9}{10}$
„ Privatverwaltung „ $\frac{1}{10}$ } 38 541,25 : 4 388,70 km

b) von normalspurigen Bahnen
unter Staatsverwaltung etwa $\frac{10}{11}$
„ Privatverwaltung „ $\frac{1}{11}$ } 38 048,41 : 3 830,60 „

c) von Schmalspurbahnen
unter Staatsverwaltung etwa $\frac{10}{21}$
„ Privatverwaltung „ $\frac{11}{21}$ } 492,84 : 558,16 „

Dieses statistische Material zeigt, dass eine Untersuchung der Frage, ob Staats- oder Privatbahnen vorzuziehen seien, einen praktischen Werth überhaupt in Deutschland

nicht hat, sondern nur einen theoretischen haben kann. Die Thatsachen sprechen dafür, dass die Frage in Wirklichkeit bereits beantwortet und erledigt ist in dem Sinne, dass die Staaten das Eigenthum oder wenigstens die Verwaltung der Hauptbahnen für sich in Anspruch nehmen, während bei den, kleinen Verhältnissen und mehr lokalen Zwecken dienenden, Schmalspurbahnen die Erledigung noch in Schwebe ist: die in Privatverwaltung befindliche Kilometerzahl ist sogar etwas grösser, als die in Staatsverwaltung befindliche. Es ist anzunehmen, dass das letztere Verhältniss sich mit der Zeit noch zu Ungunsten des Staates verschieben wird mit Rücksicht auf die praktische Anwendung des Preussischen Kleinbahnengesetzes. Ausweislich der Motive geht dies Gesetz von dem Grundsatz und der Absicht aus, dass der Bau und Betrieb der Kleinbahnen, die nicht dem allgemeinen, sondern dem lokalen Verkehr dienen, nicht von dem Staat als Vertreter der Allgemeinheit, sondern von Privaten oder lokalen Verbänden zu bauen und zu betreiben seien.

Das Gesetz hat demgemäss das durchgängige Bestreben, die möglichste Ausdehnung der Kleinbahnen durch Private, Gesellschaften und lokale Verbände zu erleichtern, indem es geringere Anforderungen an Bau, Betriebsmaterial, sowie Ausbildung der Beamten stellt, als dies bei Hauptbahnen der Fall ist. Dieser Gedanke ist unstreitig den thatsächlichen Verhältnissen entsprechend. Es ist unbestreitbar, dass der Private rascher und billiger baut und billiger betreibt, als der Staat (cfr. die Ausführungen später).

Die sogen. Kleinbahnen dienen einem geringeren und lokaleren Verkehr als Hauptbahnen. Ist der Bau und Betrieb der Bahn ebenso theuer als bei Hauptbahnen, so wäre ein ökonomisches Wirthschaften, d. h. die Erzielung einer dem Kapital entsprechenden Verzinsung, absolut ausgeschlossen.

In gleicher Richtung, wie die Preussische scheint auch die Badische Eisenbahnpolitik sich zu bewegen.

Die frühere Absicht, die Neben- oder Kleinbahnen gleichfalls durch den Staat zu bauen, hatte einen allgemeinen run zur Folge: jeder Abgeordnete wünschte seinem Wählerbezirk eine Nebenbahn mit nach Hause zu bringen; Koalitionen wurden beabsichtigt, deren Angehörige sich gegenseitig Bahnen zu bewilligen strebten. Wenn der im Eisenbahnwesen so erfahrene Grossherzoglich Badische Staat daher bereits längere Zeit von dem Standpunkt des Baues der Nebenbahnen durch den Staat zurückgekommen ist, obwohl er im Besitz eines ausgedehnten und fundirten Netzes von Hauptbahnen sich befindet, so lässt sich mit nicht geringer Sicherheit annehmen, dass der Bau und Betrieb der sämmtlichen durch den Landtag bereits bewilligten Hessischen Nebenbahnen äusserstenfalls nur dann und insoweit mit Aussicht auf die Möglichkeit ökonomischer Wirthschaft kann vollzogen werden, als der Hessische Staat im Besitz des Hauptbahnnetzes ist, an das die Nebenbahnen anschliessen.

Durch welch' grosse Kapitalien der Einfluss der Privaten auf das gesammte Staatswesen gestützt wäre bei Betrieb sämmtlicher Bahnen durch Private, bezw. welche Kapitalmacht für den Staat im Besitz der Bahnen liegt, geht aus folgender Zusammenstellung hervor:

Die Anlagekapitalien der normalspurigen Eisenbahnen betrugen 1890/91:

1. bei Staatsbahnen und auf Rechnung des Staats verwalteten Privatbahnen, für die:		
Reichseisenbahn, Militär-Eisenbahn und Preussischen Staatseisenbahnen	6 425 172 552	ℳ
Bayerischen „	1 113 715 024	„
Sächsischen „	647 160 872	„
Württembergischen „	484 561 409	„
Badischen „	441 600 871	„
Main-Neckarbahn	23 430 678	„
Oberhessischen Staatseisenbahnen . .	38 948 640	„
Mecklenburgischen „	60 885 427	„
Oldenburgischen „	37 333 753	„
Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn	2 051 094	„
Uebertrag der Summa der Staatsbahn-Anlagekapitalien	9 760 358 846	ℳ
Vortrag	9 760 358 846	ℳ
2. bei Privatbahnen unter Staatsverwaltung	20 353 496	„
3. „ „ „ eigener Verwaltung	675 443 346	„
Das gesammte Anlagekapital der normalspurigen Bahnen Deutschlands betrug sonach im Jahre 1890/91	10 456 155 688	ℳ
4. die Anlagekapitalien der Schmalspurbahnen betrugen	54 202 669	„
Sonach sämmtliche Anlagekapitalien .	10 510 358 357	ℳ

Neben der Macht, die für den Eisenbahnunternehmer, sei es nun der Staat oder ein Privater, in dem Besitz der kolossalen Kapitalien liegt, zeigt sich die Macht desselben und der Einfluss auf die gesammten sozialen und wirthschaftlichen Verhältnisse in der grossen Zahl der Menschen bezw. Existenzen, die von ihm abhängen, von ihm leben. Eine ausgiebige Statistik hierüber existirt nicht. Das Reichs-Eisenbahnamt führt in seiner Statistik die Zahl der Beamten und Arbeiter auf, welche direkt und im Durchschnitt des ganzen Jahres bei den Bahnen beschäftigt sind. Wieviel Familienangehörige mit den hierfür gezahlten Löhnen und Gehältern erhalten und existirbar gemacht werden, — eine solche Aufgabe ist bei dem steten Wechsel für die beste Statistik zu gross. — Bei der nachfolgend zusammengestellten Statistik sind ferner nicht berücksichtigt die zahllosen Lieferanten und dergleichen, die mit den Bahnen in Verbindung stehen und mit ihren Arbeitern mindestens theilweise von den Bahnen abhängen.*)

Nach der Statistik waren im direkten Dienst der Bahnen beschäftigt und bezw. bezogen Gehalt oder Lohn:

	Zahl der Beamten und Arbeiter		Bezahlte Gehälter und Löhne	
	überhaupt	auf 1 km Betriebslänge	überhaupt	auf 1 km Betriebslänge
I. In der allgemeinen Verwaltung:				
a) bei Staatsbahnen . . .	14 477,10	0,39	50 440 003	1 332
b) „ Privatbahnen unter Staatsverwaltung . . .	3	0,6	27 236	525
c) bei Privatbahnen unter eigener Verwaltung . .	1 103,43	0,29	3 245 457	857
II. In der Bahnverwaltung:				
a) bei Staatsbahnen . . .	113 952,28	3,01	84 660 876	2 238
b) „ Privatbahnen unter Staatsverwaltung . . .	126,27	1,51	80 511	967
c) bei Privatbahnen unter eigener Verwaltung . .	6 371,12	1,70	4 399 654	1 186
III. In der Transportverwaltung:				
a) bei Staatsbahnen . . .	193 672,04	5,13	248 616 716	6 581
b) „ Privatbahnen unter Staatsverwaltung . . .	282,19	3,30	310 380	3 632
c) bei Privatbahnen unter eigener Verwaltung . .	10 565,36	2,79	12 505 722	3 300
IV. In der Werkstättenverwaltung:				
a) bei Staatsbahnen . . .	56 627,96	1,50	61 242 120	1 623
b) „ Privatbahnen unter eigener Verwaltung . .	2 501,53	0,78	23 077,41	710

Es sind sonach an Beamten und Arbeitern

	im Dienst des Staates	im Dienst Privater
a) beim eigentlichen Bahndienst	322 512,83	18 039,91
b) beim Werkstättendienst .	57 039,37	2 501,53
oder im ganzen	379 552,20	20 541,44

oder bei sämmtlichen Bahnen . . 400 093,64 Menschen.

*) Eine ungefähre Berechnung der Zahl der hierdurch vollständig im Durchschnitt erhaltenen Existenzen wäre möglich durch Betrachtung der den Bahnen im Jahr erwachsenden Kosten für das zu beziehende Material. (Es liesse sich z. B. aus der verbrauchten Tonnenzahl Kohlen ungefähr berechnen, wieviel Menschen zu deren Förderung und Transport nothwendig waren.) Eine solche Berechnung würde jedoch nicht zu zuverlässigen Resultaten führen.

Nimmt man an, dass die Hälfte der in Betracht kommenden Personen verheirathet sei und die Familie durchschnittlich 4 Köpfe habe, so ergibt sich, dass allein etwa 1 200 000 Menschen im direkten Abhängigkeitsverhältniss von den Eisenbahnverwaltungen, Staat und Privaten stehen. Hierzu kommen noch die Beamten und Arbeiter der Schmalspurbahnen und die indirekt und theilweise Abhängigen.

Eins der interessantesten Resultate ergibt aus obigen statistischen Zahlen die nachfolgende Zusammenstellung:

	Es wurden verwendet Personen für 1 km Bahnlänge: Staatsbahn	Es wurden verwendet Personen für 1 km Bahnlänge: Privatbahn	bezahlt Gehälter u. Löhne für 1 km: Staatsbahn *M.*	bezahlt Gehälter u. Löhne für 1 km: Privatbahn *M.*
a) allgemeine Verwaltung	0,39	0,29	1 332	857
b) Bahnverwaltung . . .	3,01	1,70	2 238	1 186
c) Transportverwaltung .	5,13	2,79	6 581	3 300
zusammen	8,51	4,76	10 134	5 138

Diese Zusammenstellung ergibt den zahlungsmässigen Beweis:

1. dass beim Privat-Eisenbahndienst, auf das Kilometer der Bahnlänge nur etwa halb so viel Beamte und Arbeiter benöthigt werden, als bei dem Staatsbetrieb (4,76 Menschen für 1 km Bahn gegen 8,51);
2. dass die Privatbahnen in Bezug auf Personalkosten um etwa die Hälfte so theuer wirthschaften als der Staat (5 138 *M.* gegen 10 134 *M.* für 1 km).

   Dies stimmt vollständig überein mit den Grundsätzen, die wir, wenn auch zum Theil nur vermuthungsweise und ohne Stütze auf genaue Zahlen, in einem Aufsatz über Eisenbahnwirthschaft (abgedruckt in Nr. 22 Jahrg. 1893 der „Zeitschrift für Staats- und Gemeindeverwaltung im Grossherzogthum Hessen") aufgestellt haben.
3. dass die Beamten und Arbeiter durchschnittlich bei den Privatbahnen und Staatsbahnen gleich bezahlt werden, da der Staat bei doppelter Zahl der Beamten etwa den doppelten Betrag an Gehalt und Lohn bezahlt (5 138 *M.* bei 4,76 Personen gegen 10 134 *M.* bei 8,51 Personen).

Dieser Umstand, dass der Staat etwa doppelt so theuer wirthschaftet, ist also lediglich darauf zurückzuführen, dass er zur Leistung der auf das Kilometer Bahn entfallenden Arbeit das doppelte Arbeiter- und Beamtenmaterial nöthig hat. Die Zahlen bringen ferner den Beweis, dass die Privatbahnen im Durchschnitt ihre Beamten und Arbeiter nicht schlechter bezahlen als der Staat. Hier kann allerdings und wohl nicht mit Unrecht eingewendet werden, dass bei Privatbahnen die höheren Beamten im allgemeinen besser und die niederen Beamten geringer als im Staatsbahndienst bezahlt seien.

Nicht uninteressant bei obigen Zahlen ist schliesslich das Verhältniss in den einzelnen Zweigen der Verwaltung zu einander: Es verhalten sich die Verhältnisszahlen der auf das Kilometer erforderlichen Beamten und Arbeiter bei Privatbahnen zu Staatsbahnen:

in der allgemeinen Verwaltung wie 1 : 1,34 (0,39 : 0,29)
„ „ Bahnverwaltung . . . . „ 1 : 1,76 (3,01 : 1,70)
„ „ Transportverwaltung . . „ 1 : 1,83 (5,13 : 2,79)

Hieraus ergibt sich, dass bei Privatbahnen verhältnissmässig am wenigsten Beamte und Arbeiter in der Transportverwaltung, am meisten in der allgemeinen Verwaltung beschäftigt sind.

Die oben gezogene Folgerung, dass der Staat auf das Kilometer Bahnlänge etwa doppelt so viel Menschen gebraucht, als die Privatbahnen, legt an sich den weiteren Schluss nahe, dass die Ausnutzung der menschlichen Arbeitskraft bei Privatbahnen doppelt so gross sei, als beim Staat. Diese Annahme wäre jedoch nicht korrekt, da aus naheliegenden Gründen hier auch die Verkehrsverhältnisse, Intensität des Personen- und Güterverkehrs auf das Kilometer Betriebslänge von wesentlichem Einflusse sind neben der Länge der Bahnen und Zahl der Stationen.

Auskunft über diese Frage gibt folgende Zusammenstellung. Es betrugen 1890/91:

A. Personenverkehr.

bei	die Zahl der beförderten Personen im ganzen	die Anzahl der Personenkilometer im ganzen	die Zahl der auf 1 km Betriebslänge beförderten Personen	die Einnahme betrag auf 1 km Betriebslänge *M.*	die Einnahme betrag auf 1 Personenkm ₰
1.	2.	3.	4.	5.	6.
I. Staatsbahnen u. auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen	391 996 805	10 573 091 229	285 243	8 755	3,07
II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung . . .	1 083 849	14 211 707	136 730	4 635	3,39
III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung . .	32 975 462	637 134 674	169 750	5 547	3,27
in Summa	426 056 116	11 224 437 610	274 270	8 451	3,08

B. Güterverkehr.

bei	die Zahl der beförderten Tonnen betrug	geleistet wurden Tonnenkilometer überhaupt	geleistet wurden Tonnenkilometer auf 1 km der Betriebslänge	1 000 Achskm haben eingebracht in beladenem Zustande *M.*	1 000 Achskm haben eingebracht durchschn. bei allen Fahrten (beladen und leer) *M.*
1.	2.	3.	4.	5.	6.
I. Staatsbahnen u. auf Rechnung des Staates betriebenen Privatbahnen	197 295 204	21 460 609 940	570 189	139	91
II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung . . .	907 468	15 217 550	146 407	215	134
III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung . .	19 542 637	935 321 766	247 021	166	109
in Summa	217 745 309	22 411 149 256	539 663	141	92

Zur Betrachtung der aufgeworfenen Frage dient insbesondere die Spalte 4 sowohl bei dem Personenverkehr als beim Güterverkehr, d. h. die Belastung des Kilometers der Betriebslänge durch den Personen- und Güterverkehr. Es ergibt sich, dass bei den im Privatbetrieb befindlichen Bahnen nur 169 750 beförderte Menschen durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge fallen gegen 285 243 bei den Staatsbahnen.

Ferner entfallen auf 1 km Betriebslänge bei Privatbahnen 247 021 beförderte Tonnenkilometer, bei Staatsbahnen dagegen 570 189. Die Einnahmen aus dem Güterverkehre sind dagegen durchschnittlich bei Privatbahnen grösser als bei Staatsbahnen (109 *M.* durchschnittlich für 1 000 Achskm gegen 91).

Aus diesen Zahlen ergibt sich zweifellos, dass im Durchschnitt bei den derzeitigen Staatsbahnen die Belastung des Kilometers durch Verkehr wesentlich grösser ist als bei den

Privatbahnen und wird allerdings schon hierdurch eine verhältnissmässig grössere Zahl von Beamten und Arbeitern bedingt. Nach allgemeinen Grundsätzen wäre es jedoch falsch, anzunehmen, dass ein doppelt so grosser Verkehr das doppelte Personal bedinge. Es braucht in dieser Hinsicht nur darauf hingewiesen zu werden, dass ein Lokomotivführer sowohl einen Zug von 8 Wagen als einen solchen von 50 Wagen zu führen hinreicht. Bremser sind dagegen allerdings im letzteren Falle mehr erforderlich als im ersteren.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Statistik über die Dauer der Schienen, Erhebungsjahre 1879/90. Vorbezeichnete Statistik ist von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Einen Theil der Auflage hat der C. W. Kreidel'sche Verlag in Wiesbaden zum buchhändlerischen Vertriebe übernommen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3821 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement und des Verschleppungsübereinkommens (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 3830 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Statistik über die Dauer der Schienen (abgesandt am 14., 15. und 16. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Beschlüsse der 17. Hauptversammlung.

Der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband hat am 8/9. d. Mts. seine 17. Hauptversammlung zu München abgehalten. In derselben wurden, vorbehaltlich der satzungsgemässen Bestätigung durch die schriftlichen Erklärungen der Verbandsmitglieder, zunächst mehrere Ergänzungen der „Allgemeinen Abfertigungsvorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Eil- und Frachtgütern“ beschlossen, von denen folgende von allgemeinem Interesse sind:

1. Der § 28, enthaltend die „Zoll-, Steuer-, Polizei- und sonstigen Vorschriften“ soll zur Herbeiführung einer gleichmässigen Handhabung der Vorschriften im Art. 10 Abs. 3 und 4 des Internationalen Uebereinkommens und im § 59 Abs. 3 und 5 der Verkehrsordnung folgenden Zusatz erhalten:

„Frachtbrief-Vorschriften, welche die Uebertragung der auf Unterwegsstationen erforderlichen zoll- oder steueramtlichen Behandlung an eine Mittelsperson bezwecken, sind auf der Versandstation nicht zuzulassen und bei den aus dem Auslande eingehenden Frachtbriefen nicht zu beachten.

Dagegen ist es dem Absender oder dem von ihm im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten gestattet, der Zollbehandlung unterwegs beizuwohnen und auch die Zollgelder unmittelbar an das abfertigende Zollamt zu zahlen, sofern damit eine Befassung mit dem Gute selbst nicht verbunden ist.

Derjenige Auslandsverkehr, auf welchen das Internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet, und für welchen hinsichtlich der Verzollung durch Mittelspersonen keine Beschränkungen bestehen, wird hierdurch nicht berührt.“

2. Zur Sicherstellung der Vorschriften in § 9 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen und in § 84 der Verkehrsordnung, dass der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung 5 vom 1000 der deklarirten Summe für je angefangene 200 km nicht übersteigen darf, infolge deren es für unzulässig zu erachten ist, bei eintretender Umkartirung den Frachtzuschlag für jede Kartirungsstrecke besonders zu berechnen, soll § 37, betreffend die „Berechnung der Fracht“, folgenden, zur Erleichterung des Verständnisses seitens der Abfertigungsbeamten möglichst ausführlich gestalteten, Zusatz erhalten:

„Bei gebrochener Kartirung wird der auf 10 ₰ aufwärts aufzurundende Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung auf Grund der wirklichen, der Frachtberechnung für die einzelnen Strecken zu Grunde liegenden, im Frachtbriefe ersichtlich zu machenden Entfernungen (Tarifkilometer) ohne Aufrundung auf volle 200 km und ohne Mindestgebühr für Theilstrecken berechnet. Bei der letzten Umkartirung ist die Gesammtentfernung auf 200 km oder die nächste durch 200 ohne Rest theilbare Kilometerzahl aufzurunden. Von dem für diese Gesammtentfernung zu berechnenden Frachtzuschlage sind die für die Vorstrecken eingestellten Zuschläge in Abzug zu bringen, und ist der verbleibende Rest für die letzte Strecke anzusetzen. Auch ist, wenn der tarifmässige Mindestbetrag des Zuschlags nicht erreicht wird, für die letzte Kartirungsstrecke der an der Mindestgebühr fehlende Betrag zu berechnen.

Auf den Frachtkarten für die einzelnen Kartirungsstrecken ist die stattgehabte Berechnung des Frachtzuschlages in der Spalte „Bemerkungen“ zu erläutern.

Für den internationalen Verkehr gilt diese Vorschrift nur insoweit, als nicht in den einzelnen Verkehren abweichende Festsetzungen getroffen sind.“

Sodann wurden einheitliche, für alle Verbandsverwaltungen verbindliche, Vorschriften über die Abrechnungen über den Thierverkehr dahin beschlossen, dass diese Abrechnungen, getrennt von denen über den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, durch die Versandbahn auf Grund des von der Empfangsbahn geprüften Versandmaterials, aufgestellt werden sollen.

Ferner wurde die Kundmachung 2 vom 15. April 1887, enthaltend die „Dienstanweisung, betreffend Beförderung von Ausstellungsgütern, für welche Frachtbegünstigungen in Anspruch genommen werden“, durch Bestimmungen ergänzt, nach welchen für Gegenstände, die auf mehreren Ausstellungen hintereinander (sogen. Wanderausstellungen) ausgestellt waren und unverkauft geblieben sind, die Hälfte der für die Beförderung zu der ersten und den folgenden Ausstellungen, sowie für die Rückbeförderung zum Ursprungsorte erhobenen vollen tarifmässigen Fracht innerhalb bestimmter Frist zurückvergütet werden kann.

In Ergänzung eines früheren Beschlusses wurde beschlossen, auch fernerhin den Abschnitt B der 3. Ausgabe der Kundmachung 4, enthaltend ein „Alphabetisches Artikelverzeichniss zu Anlage B der Verkehrsordnung“, käuflich an das Publikum zum Preise von 0,50 ℳ abzugeben.

Ein Antrag, welcher Bestimmungen zur Verhütung von Fahrgeldhinterziehungen seitens der Begleiter von Viehsendungen, wenn mehrere Personen auf Grund eines einzigen Beförderungsscheines reisen, bezweckte, wurde zur nochmaligen Verhandlung an den Ausschuss zurückverwiesen.

Endlich wurde die zur Erörterung gestellte Frage, ob nicht mit Rücksicht auf ein ergangenes Erkenntniss des Reichsgerichts zur Klarstellung, dass bei der Annahme der frachtfrei zu befördernden Kesselwagen kein Frachtgeschäft eingegangen und keine Haftung aus den Bestimmungen der Verkehrsordnung übernommen werden soll, es richtiger sei, die Abfertigung leerer Kesselwagen, soweit sie frachtfrei zu laufen haben, nicht wie in Kundmachung 19 bestimmt ist, auf Frachtbrief, sondern auf kartirtem Begleitschein vorzunehmen, im Hinblick auf den dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen vorliegenden Antrag der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, die Frage der Privatkesselwagen-Behandlung als Vereinsangelegenheit zu bearbeiten, bis auf weiteres vertagt.

Die nächste Hauptversammlung soll am 24. Mai 1894 zu Lindau stattfinden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das neue Oesterreichische Ministerium und der neue Handelsminister.

Aus der Koalition der 3 grossen Parteien des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses (Konservative, Polen und Deutsche) hat sich das neue Ministerium, unter dem Präsidium des Fürsten Alfred Windischgrätz gebildet. Der frühere Handelsminister Marquis von Bacquehem ist in dasselbe als Minister des Innern eingetreten. Zum Handelsminister wurde Gundaker Graf Wurmbrand ernannt; als Landeshauptmann von Steiermarck organisirte derselbe den Bau der Lokalbahnen von Landeswegen, präsidirte u. a. der Leoben-Vordernberger Bahn und gilt als liberaler Staatsmann von echt Deutscher Gesinnung. Er war neben dem Präsidenten v. Bilinski und dem Sektionschef v. Wittek in die Kombination gezogen, doch wollte man diese eminenten Kräfte dem Eisenbahnwesen ungetheilt erhalten. Von der projektirt gewesenen Theilung des Handelsministeriums in die Ressorts der Kommunikation und des Handels wurde definitiv Abstand genommen.

Einheitspreise von eisernen Oberbau- und Brückenmaterialien: Periodische Ausweise.

Die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen hat mittelst Erlasses vom 23. März 1889 die Vorlage periodischer Ausweise über die bei Beschaffung von eisernen Oberbau- und Brückenmaterialien erzielten Einheitspreise angeordnet. Da nun die Angaben von einzelnen Bahnverwaltungen nicht in jener Vollständigkeit gemacht werden, die

zwecks Beurtheilung der Preisbewegung nothwendig ist, so hat die K. K. Generalinspektion die Verwaltungen unter Bezugnahme auf die diesfälligen Bestimmungen des vorgenannten Erlasses eingeladen, die in den bezüglichen Formularen bestehenden Rubriken stets entsprechend auszufüllen. indem dieselbe die Verwaltungen darauf aufmerksam macht, dass eine einheitliche Vergleichsbasis dadurch geschaffen werden soll, dass der erzielte Preis von besonderen Umständen unabhängig gemacht werden kann, und die Ermittelung des Preises ab Werk bezw. frei Wagen der Abgabestation möglich wird. Bei denjenigen Lieferungen, für welche der Preis für das Stück bedungen wird, ist die Angabe der Einheitsgewichte nothwendig, damit die Kosten für die Tonne auch in jenen Fällen abgeleitet werden können, in welchen dieselben nicht direkt angegeben erscheinen.

Eisenbahnvorlagen im Ungarischen Reichstage.

Dieselben betreffen a) die Erhöhung des Anlagekapitals der Lokalbahngesellschaft Eperies-Bartfeld im Betrage von 120 000 fl., zum Zwecke der Fortsetzung der Bahn von der Endstation Bartfeld bis zum gleichnamigen Thermal-Badeorte; b) die Konzessionirung der Lokalbahn Debreczen-Nagy-Leta und deren Flügelbahn Sarand-Derecske (s. den Bericht); c) den Nachtrag zur Konzessionsurkunde der Lokalbahn Kaschau-Torna, durch den das gesellschaftliche Aktienkapital um 833 000 fl. — zum Ausbau der von der Station Szepsi aus bis Meczenseiten herzustellenden Linie — erhöht wird; d) den Bau der Csetnekthalbahn im Gömörer Komitat, die von der zukünftigen Station Telsacz der bereits konzessionirten Lokalbahn Telsacz-Nagy-Szlabos ausgehen wird; e) den Ausbau der Eisenbahn Budapest-Angyalföld-Dorogh-Gran, welche als neue Linie von der Donaulinksufrigen Ringbahn der Königlich Ungarischen Staatsbahnen abzweigen, in der Nähe von Budapest die Donau überbrücken, in der Richtung von Gran bis zur Station Tokod, bezw. Kenyermezö der Vizinalbahn Gran-Almas-Füzitö geführt und auf Staatskosten in der Länge von 46 km gebaut werden soll; f) den Nachtrag zur Konzessionsurkunde der Szamosthalbahn, durch den das ursprüngliche in die Linien Klausenburg- bezw. Apahida-Szamos-Ujvar-Dées, Dées-Bistritz und Dées-Zilah investirte Kapital von 6 388 175 fl. auf 6 518 175 fl. zum Zwecke von Betriebsinvestitionen erhöht werden soll; g) den Bau der Bekes-Csanader Eisenbahn, d. i. der Linie Szarvas-Oroshaza-Mezöhegyes. Konzessionärin dieser Bahn ist die Berliner Firma Soenderop & Comp. — Alle diese Vorlagen wurden in beiden Häusern des Reichstages einstimmig angenommen; die meisten derselben bedurften eigentlich nur der Genehmigung der schon früher vom Handelsministerium ertheilten Konzession.

Aufhebung des Futter-Ausfuhrverbotes.

Sowohl die Oesterreichische als auch die Ungarische Regierung hat das am 20. Juli d. J. erlassene Verbot der Ausfuhr von Heu, frischen und getrockneten Futterkräutern, aller Gattungen Stroh und Häcksel (Häckerling) aufgehoben.

Die Verordnung ist am 15. d. Mts., Mittags 12 Uhr, in Kraft getreten.

Tarifbegünstigungen für Futter-, Streu- und Düngemittel.

Durch einen Erlass des K. K. Handelsministeriums werden die Bahnverwaltungen eingeladen, die diesbezüglichen Anträge des Staatseisenbahnrathes im gegenseitigen Einvernehmen in eingehende Erwägung zu ziehen und hierüber Beschluss zu fassen. Die einzuleitenden Berathungen sollen sich vorwiegend auf jene Anträge erstrecken, welche bei der im Handelsministerium in der vorliegenden Angelegenheit stattgehabten Konferenz noch nicht zur Erörterung gelangt sind. Gleichwohl dürfte auch über die übrigen Anträge zu verhandeln sein, da es nicht ausgeschlossen ist, dass eine seit dieser Konferenz eingetretene Aenderung der Verhältnisse oder die mittlerweile gemachten Erfahrungen eine Berücksichtigung der geäusserten Wünsche angemessen erscheinen lassen.

Reform der Eisenbahnstatistik.

In Wien war eine Konferenz zusammengetreten, um eine Reform der Eisenbahnstatistik in Berathung zu ziehen. An derselben haben Vertreter der beiderseitigen Handelsministerien, sowie Delegirte der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen theilgenommen. Die Reform bezweckt eine Vereinfachung der Eisenbahnstatistik und es ist beabsichtigt, dieselbe analog der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu gestalten. Aufgabe der Konferenz war es, Vorschläge zu formuliren, welche das Substrat von Verhandlungen zwischen den beiderseitigen Regierungen zu bilden haben werden.

Verstaatlichung der Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg.

Zur diesfälligen Notiz in Nr. 88 S. 834 d. Ztg. ist die offizielle Verlautbarung nachzutragen, dass auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 119) und nach eingetretener Erfüllung der im Art. II dieses Gesetzes aufgestellten Bedingungen das gesammte Unternehmen der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg“ in Gemässheit des mit derselben hierüber am 31. Oktober 1893 abgeschlossenen Uebereinkommens vom Staate eingelöst wird. Demzufolge wird der Betrieb dieser Lokalbahn von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen fortan für eigene Rechnung des Staates geführt.

Vorkonzession für elektrische Lokalbahnen in Wien.

Der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin wurde die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für Lokalbahnen mit elektrischem Betriebe und zwar für die Durchmesserlinie durch die innere Stadt und die Radiallinien nach Währing, Pötzleinsdorf, Hernals und Dornbach ertheilt.

Eröffnung einer Station.

Auf der Linie Debreczen-Kiralyhaza der Ungarischen Staatsbahnen wurde zwischen den Stationen Kis-Majteny und Zsadany eine neue Station mit der Bezeichnung „Gilvacs“ am 4. Oktober d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet, welche zugleich Anschluss- und Uebergangsstation der Nagy-Karoly-Somkuter Lokaleisenbahn bildet.

Betriebseinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat September d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 13 986 194 Personen und 9 219 974 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 29 871 094 fl. erzielt, d. i. für 1 km 1 063 fl. (Hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 20 561 304 fl., auf die Ungarischen 9 309 790 fl.) Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 13 203 106 Personen und 8 633 428 t Güter 28 731 971 fl. oder für 1 km 1 031 fl.; es ergibt sich für den Monat September d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 3,1 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 9 Monaten dieses Jahres erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 235 015 863 fl. (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 163 146 642 fl., auf die Ungarischen 71 869 221 fl.), in dem gleichen Zeitabschnitte des Vorjahres auf 222 268 165 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für den eben genannten Zeitabschnitt des laufenden Jahres 28 032 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 27 769 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km für die Betriebszeit Januar-September 1893 auf 8 384 fl. gegen 8 029 fl. im Vorjahre, d. i. um 355 fl. günstiger oder, auf das Jahr gerechnet, für 1893 auf 11 180 fl. gegen 10 705 fl. im Vorjahre, d. i. um 475 fl., mithin um 4,4 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 9 Monate 1893 für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses hatten von den im „Verordn.-Bl. für Eisenb. und Schiff.“ veröffentlichten 129 Bahnen die nachstehenden die höchsten Einnahmen: die Wiener Verbindungsbahn mit 82 907 fl., die Aussig-Teplitzer Bahn mit 54 732 fl., die Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) mit 31 803 fl., die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnen) mit 28 839 fl., die Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf) mit 24 985 fl., die Südbahn (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) mit 23 500 fl.

Der Oesterreichische Donau-Umschlagsverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. ist ein Tarif für den direkten Frachtgutverkehr zwischen Stationen der Oesterreichischen Staatsbahnen, der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süddeutschen Verbindungsbahn, der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Oesterreichische Linien) einerseits und Serbischen, Bulgarischen, Rumänischen und Russischen Stationen der Ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft andererseits mit Umschlag in Semlin bezw. Bazias in Kraft getreten. Die Frachtsätze des Tarifs finden nur dann Anwendung, wenn seitens der Versender auf den Frachtbriefen ausdrücklich vorgeschrieben wird: „abzufertigen im Oesterreichischen Donau-Umschlagverkehre“ via . . . . . . (wobei als Umschlagstelle die im Tarife für die einzelnen Relationen vorgeschriebene Station anzugeben ist, in welcher der Uebergang von der Bahn zum Schiff bezw. vom Schiff zur Bahn zu erfolgen hat). Für diesen Umschlagsverkehr sind rücksichtlich der Bahnbeförderung die für den Eisenbahnverkehr Oesterreich-Ungarns vorgeschriebenen Frachtbriefformulare, rücksichtlich der Schiffsstrecken hingegen die Frachtbriefformulare der Ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu verwenden. Diese Gesell-

schaft besorgt bei den von der Bahn auf das Schiff gehenden Transporten die Anfertigung der Schiffsfrachtbriefe, bei den vom Schiff auf die Bahn übergehenden Transporten die Anfertigung der Bahnfrachtbriefe gemäss der vom Aufgeber im Frachtbriefe vorzuschreibenden Verfügung. Kein Frachtbrief darf mehr als die Ladung eines Wagens umfassen.

Ausbau der Salzkammergut-Lokalbahn.

Das letzte Stück der Salzkammergut-Lokalbahn vom provisorischen Bahnhof in Ischl bis zum Staatsbahnhof daselbst geht nun seiner Vollendung entgegen. Der 686 m lange Tunnel durch den Kalvarienberg ist bereits fertig. Auf dem Platze hinter dem Hundskogel, wo der Frachtenbahnhof steht, wird das Geleise der Salzkammergut-Lokalbahn einmünden, um sodann zum Staatsbahnhof in Ischl, wo ein Aufnahmegebäude errichtet wird, weitergeführt zu werden. Es steht zu erwarten, dass nunmehr auf dem Schafberge Unternehmungen in grösserem Stile ausgeführt werden, die geeignet wären, den Fremdenverkehr noch mehr zu steigern. Mit der Schafbergbahn wurden vom Tage der Eröffnung (1. August bis zur Einstellung des Betriebs am 15. Oktober d. J.) in 76 Tagen mehr als 12 000 Personen befördert.

Lokalbahn Debreczen-Nagy-Leta nebst Flügelbahn.

Am 10. d. Mts. fand die konstituirende Generalversammlung der Lokalbahn Debreczen-Nagy-Leta und deren Flügelbahn Sarand-Derecske statt. Dem Direktionsbericht zufolge wurde das Gesammtkapital der Unternehmung auf 1 150 000 fl. festgestellt, von welchem Betrage 425 000 fl. auf Stammaktien entfallen, die von den betheiligten Gemeinden gezeichnet wurden. Zugleich wurde zur Kenntniss gebracht, dass der Handelsminister dem Reichstage eine Vorlage über die nachträgliche Genehmigung dieser von ihm vorbehaltlich konzessionirten Lokalbahn vorgelegt hat und die Genehmigung vom Abgeordnetenhause bereits erfolgt ist.

Frachtermässigung für die von Chicago rückkehrenden Ausstellungsgüter.

Laut einer in Nr. 125 des „Verordnungsbl. für Eisenb. und Schifff." enthaltenen Bekanntgabe wird im Oesterreichischen sowie im Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband für die als Eil- oder Frachtgut zum Bahntransport gelangenden Ausstellungsgüter von Chicago auch bei dem Rücktransport eine 50 % Frachtermässigung gewährt. Zugleich wird die Art der Nachweisung dieser Rücksendungen als Ausstellungsgüter bekannt gegeben; die Rücksendung muss innerhalb 3 Monate nach Schluss der Ausstellung erfolgen.

Preisausschreibung.

Der Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten eröffnet einen Wettbewerb für zwei fachlitterarische Artikel: a) „Ursachen der periodischen Wagennoth und Mittel zu ihrer Behebung;" b) „welche Betriebsart wäre für die Wiener Stadtbahn zu empfehlen?" Die Bedingungen für diesen Wettbewerb sind in Nr. 46 der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung" (Organ des Klubs) enthalten. Die beste Bearbeitung jedes der beiden Themata wird mit 100 Kr. prämiirt. Dadurch gehen diese Arbeiten in das Eigenthum der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung" über und werden, nebst dem genannten Ehrenpreise, nach dem normalen Tarife honorirt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Beendigung der Oesterreichischen Ministerkrise und die Neubildung des Ministeriums, insbesondere die Ernennung des Herrn von Plener zum Finanzminister, haben dem Geldmarkt eine Anregung zum Besseren gegeben. Neben der durchaus gesunden wirthschaftlichen Lage unserer Monarchie trugen dazu die sich freundlicher gestaltenden auswärtigen Verhältnisse bei. Der Friede ist gesichert, der Zinsfuss drängt das Kapital zu Anlagen, die Französische Konversion wird die Spekulation beleben und der Sturm gegen den Schutzzoll Amerikas dürfte einen erfreulichen Umschwung in dem Welthandel begründen. Die Einnahmen der Exportbahnen steigen zwar, doch ist deren Kursentwickelung thatsächlich durch das hohe Agio behindert, weil befürchtet wird, dass der Verlust an Valuta die Mehreinnahmen verschlingen kann. Dessen ungeachtet behaupteten sich Nordbahn (2870), Nordwestbahn (213,50) und Südbahn (101,50); Elbethalbahn (236,25) notirte mit einem kleinen Plus, Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn (301,28) dagegen mit einem unbedeutenden Minus gegen die Vorwoche. Prag-Duxer Bahn (Stammaktien 89,25 und Prioritätsaktien 139,30) litten unter der Nachricht einer Kürzung ihrer Einlösungsrente). Ein wildes Spiel war in Wiener Tramwayaktien (238) auf das sich nicht bewahrheitende Gerücht hin, dass sie an der Konzession der Berliner Elektrizitätsgesellschaft für die elektrischen Lokalbahnen in Wien (s. oben) betheiligt seien.

Die Aegyptischen Eisenbahnen.

(Schluss aus Nr. 89.)

Im Jahre 1890 beschloss die Sueskanal-Gesellschaft, um den Kanal von den Dienstfahrzeugen zu entlasten und die Verbindung zwischen den Ausweichstellen, Werften, Werkstätten und dem Krankenhause bei Tag und Nacht zu sichern, längs des Kanals eine Schmalspurbahn von Ismaïlia nach Port Saïd lediglich zur Befriedigung der eigenen Bedürfnisse herzustellen. Auf Wunsch der Regierung wird die Bahn auch dem öffentlichen Personen-, Gepäck- und Postverkehr dienen, dafür der Staat aber 8 % der Reineinnahme erhalten; das bezügliche Abkommen wurde in der Sitzung des Ministerrathes vom 3. Dezember 1891 genehmigt. Die Eröffnung der Bahn ist für Ende 1893 in Aussicht genommen. Ausserdem hat der Minister der öffentlichen Arbeiten zum 1. Februar 1894 die Vergebung der Konzession zum Bau und Betriebe einer schmalspurigen Strassenbahn von Mansurah nach Menzaleh und Matarieh nebst Abzweigungen ausgeschrieben. Die Bewerber haben in ihren Gesuchen die Spurweite und sämmtliche übrigen Anordnungen der festen und Fahrbetriebsmittel, sowie auch die Konzessionsdauer (die 40 Jahre nicht übersteigen darf) anzugeben.

Die Fahrbetriebsmittel des Staatsbahnnetzes, von dem uns allein die bezüglichen Angaben vorliegen, liessen bis vor einigen Jahren viel zu wünschen übrig; sie sind aber neuerdings grösstentheils erneuert und wesentlich vermehrt worden. Ende 1892 waren 28 Lokomotiven mit ungekuppelten Rädern, 70 Lokomotiven mit vier, sowie 177 Lokomotiven mit sechs gekuppelten Rädern und 13 Tenderlokomotiven, im ganzen also 288 Lokomotiven vorhanden. Personenwagen gab es 441, davon 16 Saalwagen (zum Theil für den Sonderzug des Vizekönigs), 77 Wagen I., 81 II. und 223 III. Klasse, ferner 36 gemischte und 8 Schlaf- sowie Dienstwagen. Der Güterwagenpark belief sich auf 4 828 Stück, und zwar 2 800 offene, 1342 bedeckte, 450 Plattform-, 153 Vieh-, 79 Kessel- und 4 Fischwagen. Ausserdem gab es 181 Gepäckwagen, 21 Postwagen und 24 andere Eisenbahn-Fahrzeuge. Trotz der bedeutenden Vermehrung des Fahrparks ist bei der Steigerung des Personen- und Güterverkehrs der Fahrpark noch immer nicht genügend und es sind besonders zur Ernte- und Messezeit viele Schwierigkeiten zu überwinden. Um Abhilfe zu schaffen, hat die Verwaltung 24 Lokomotiven, 15 Personenwagen I. Klasse, 60 Personenwagen II./III. Klasse, 65 Gepäckwagen, 75 Viehwagen, 650 Güterwagen und 10 verschiedene Fahrzeuge bestellt, die im Laufe des Jahres 1893 in Dienst gestellt werden sollen. Die Ausbesserung der Fahrbetriebsmittel erfolgt in vier Werkstätten, von denen diejenigen in Bulak bei Kaïro und in Gabbari bei Alexandrien grosse und kleine Ausbesserungen vornehmen; ausserdem ist in Embabeh noch eine Nebenwerkstatt für die Oberägyptische Linie und in Sagasig eine solche für die Linien des Delta vorhanden, in beiden werden nur leichte Ausbesserungen vorgenommen.

Der Fahrpreis betrug bis 1. Februar 1892 in I. Klasse 0,528 Aegyptische Piaster (1 P. = 20,496 ₰), in II. Klasse 0,342 P. und in III. Klasse 0,187 P. für Unter-, 0,155 P. für Oberägypten. Vom 1. Februar bis 1. November 1892 wurden mit Genehmigung der Regierung versuchsweise ermässigte Rückfahrkarten ausgegeben; infolge dessen stieg der Verkehr in diesem Zeitraum um 1 004 373 Personen und die Einnahme um 15 426 Aegyptische Pfund (1 Pfund = 20,496 ℳ) gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres. Auf Antrag der Verwaltung genehmigte daher die Regierung, dass die für Rückfahrkarten geltenden Sätze vom 1. November 1892 ab auch auf die einfachen Fahrkarten ausgedehnt würden. Demnach wird der Fahrpreis nach folgenden mit steigender Entfernung fallenden Sätzen berechnet:

für Entfernungen	in I. Klasse Piaster	in II. Klasse Piaster	in III. Klasse Unterägypten Piaster	in III. Klasse Oberägypten Piaster
von 1 bis 50 km	0,5	0,25	0,125	0,1
„ 51 „ 100 „	0,45	0,225	0,1125	0,09
„ 101 „ 150 „	0,4	0,2	0,1	0,08
„ 151 „ 200 „	0,35	0,175	0,0875	0,07
„ 201 „ 250 „	0,3	0,15	0,075	0,06
über 250 km . . .	0,25	0,125	0,0625	0,05

Der neue Tarif hat in den ersten 5 Monaten seines Bestehens eine Vermehrung des Verkehrs um 914 956 Personen und eine solche der Einnahme von 8 470 Aegyptische Pfund ergeben; eine solche Vermehrung hatte die Verwaltung gar nicht erwartet. Im Zusammenhange mit der Ermässigung der Fahrpreise sind vom 1. Juni 1892 die Gepäcktarife um mehr als 50 % ermässigt worden, doch hat der Verkehr trotz unab-

lässiger Steigerung die Mindereinnahme noch nicht auszugleichen vermochte.

Am 1. Juni 1892 sind die metrischen Dezimalmaasse und Gewichte in allen Zweigen der Verwaltung eingeführt; infolge dessen sind für Berechnung der Gütertarife an Stelle des „Cantar“ 10 kg als Einheit angenommen worden. Bei dieser Gelegenheit sind zugleich verschiedene Tarifänderungen vorgenommen worden; für grosse Entfernungen sind Ermässigungen von 12 bis 30 % eingeführt und haben der Bahn Frachtsendungen verschafft, deren Beförderung bei den bisherigen Tarifen nicht möglich war. Auch mehrere Ausnahmetarife sind umgearbeitet worden; so wurde das in Meks bei Alexandrien gewonnene Salz, das bisher der sechsten Tarifklasse angehörte, den Baumaterialien, die eine ganz niedrige Fracht bezahlen, gleich gestellt. Von den Nebengebühren ist besonders das Lagergeld, dass bei seiner Höhe zu Klagen Anlass gab, um 10 % für Güter und um 50 % für die zur Ent- oder Beladung bereitgestellten Wagen ermässigt worden. Endlich sind die Bestimmungen über die Gewährung von Entschädigung für Verlust oder Beschädigung der nicht versicherten Waaren geändert worden. Die Entschädigung betrug bisher für das Rotoli Mindergewicht oder beschädigter Waare 8 P. bei Gepäck, 5 P. bei Eilgut und 1 P. bei Frachtgut; sie stand in keiner Beziehung zu dem Werthe der Waaren und veranlasste infolge dessen viele Beschwerden der Verfrachter. Demzufolge ist die Entschädigung nun nach dem Werth der Waare abgestuft und beträgt für 1 kg Mindergewicht oder beschädigter Waare 18 P. bei Gepäck, 12 P. für die erste, 9 P. für die zweite, 6 P. für die dritte, 4,5 P. für die vierte, 3 P. für die fünfte und 2 P. für die sechste Waarenklasse.

Wie sich die Betriebsergebnisse unter der jetzigen Verwaltung entwickelt haben, zeigt die folgende Uebersicht:

Jahr	Einnahme Aegyptische Pfund	Ausgabe Aegyptische Pfund	Reinertrag Aegyptische Pfund	Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme %
1877	1 173 089	514 053	659 036	43,8
1878	903 941	378 850	525 091	41,9
1879	1 046 191	385 294	660 897	36,8
1880	1 199 313	448 680	750 633	37,4
1881	1 290 768	433 497	857 271	33,6
1882	1 181 460	448 710	732 750	38,0
1883	1 191 063	501 129	689 934	42,0
1884	1 404 367	544 020	860 347	38,7
1885	1 480 660	574 536	906 124	38,8
1886	1 266 967	567 724	699 243	44,8
1887	1 296 568	583 456	713 112	45,0
1888	1 270 000	571 500	698 500	45,0
1889	1 301 529	585 000	716 529	44,9
1890	1 408 542	610 124	798 418	43,3
1891	1 631 611	706 602	925 009	43,3
1892	1 680 164	728 242	951 922	43,3

Wenn die Jahre 1884 und 1885 eine aussergewöhnlich hohe Einnahme zeigen, so rührt das daher, dass für Rechnung des Englischen Besatzungsheeres Sendungen von 111 259 Pfund (1884) und 142 474 Pfund (1885) ausgeführt wurden. Seit 1888 ist eine beständige Vermehrung der Einnahme eingetreten, besonders tritt dies in den beiden letzten Jahren zu Tage. Die Verwaltung hält diese Erscheinung nicht für eine vorübergehende Verkehrswelle, sondern für die Folge des wachsenden Wohlstandes und der Tarifermässigung.

Im Jahre 1892 wurden 7 047 295 Personen (gegen 5 612 562 in 1891) befördert, und zwar 131 108 (120 787) in I., 701 418 (519 444) in II. und 6 114 689 (4 859 665) in III. Klasse, ferner 96 537 (106 184) Angehörige des Aegyptischen und 3 543 (6 482) Angehörige des Besatzungsheeres. Der Frachtgutverkehr belief sich auf 2 256 556 (2 147 258) t, davon 205 850 (175 721) t Baumwolle nach Alexandrien, 76 300 (58 431) t Baumwolle nach anderen Stationen, 389 150 (339 040) t Baumwollsamen, 257 160 (458 902) t Getreide nach Alexandrien, 84 791 (76 342) t Getreide nach anderen Stationen, 77 359 (67 636) t Zucker, 19 045 (14 225) t Syrup und 343 805 (291 541) t Kohlen. Der durch die ungünstige Ernte veranlasste Rückgang der Getreidesendungen ist grösstentheils durch den Baumwoll- und Zuckerverkehr, der durch eine gute Ernte dieser Erzeugnisse begünstigt war, ausgeglichen; von den sonstigen Frachtgegenständen haben sich namentlich Hausteine und sonstige Baumaterialien, ferner Salz und Zwiebeln gegen das Vorjahr vermehrt.

Die Einnahmen betrugen 1892 (bezw. 1891) aus dem Personenverkehr 444 817 (427 804) Pfund, aus den sonstigen Quellen des Eilverkehrs (Sonderzüge, Gepäck, kleine Packete, Thiere usw.) 28 618 (30 535) Pfund, aus dem Frachtgutverkehr einschl. Vieh 1 161 896 (1 146 952) Pfund und aus verschiedenen Quellen (Brückengeld, Verkauf von Altmaterial, Landpacht usw.) 44 833 (26 320) Pfund, sodass sich eine Gesammteinnahme von 1 680 164 (1 631 611) Pfund ergab. Die zulässigen Ausgaben werden nach verschiedenen Vereinbarungen zwischen der Regierung und der Staatsschuldenkasse in folgender Weise festgestellt: Von den Betriebseinnahmen (1 680 164 Pfund) werden zunächst die verschiedenen Einnahmen (44 833 Pfund) und die Einnahmen der Belcaslinie (7 349 Pfund) abgezogen; es bleiben 1 627 982 Pfund und $^4/_{104}$ dieser Summe = 61 663 Pfund dienen als Jahreszahlung (Zinsen und Tilgung der Baukosten) für die Unternehmer der Neubaulinien. Dem Rest = 1 566 319 Pfund werden die verschiedenen und die Einnahmen der Belcaslinie (zusammen 52 182 Pfund) hinzugefügt und von der Summe = 1 618 501 Pfund die Einnahmen der Neubaulinien = 15 006 Pfund abgezogen. Von dem Rest = 1 603 495 Pfund werden 45 % = 721 573 Pfund genommen und um $^{24}/_{54}$ der Einnahmen der Neubaulinien = 6 669 Pfund vermehrt. Diese beiden Beträge zusammen = 728 242 Pfund ergeben die zulässigen Ausgaben; in Wirklichkeit haben sich diese 1892 auf 727 676 Pfund belaufen (gegen 705 685 Pfund in 1891), von denen 38 288 (35 169) Pfund auf die allgemeine Verwaltung, 122 440 (105 674) Pfund auf den Verkehrsdienst, 370 720 (363 617) Pfund auf die Zugförderung und den Werkstättendienst, 186 991 (192 565) Pfund auf die Bahnbewachung und Unterhaltung und 9 237 (8 660) Pfund auf die Magazinverwaltung entfallen. Die verbleibenden 566 (917) Pfund wurden in der Staatsschuldenkasse zur Verfügung der Eisenbahnverwaltung hinterlegt. Dem Ueberschuss der Eisenbahnen von 951 922 Pfund trat derjenige des Hafens von Alexandrien = 111 978 Pfund hinzu, während der Fehlbetrag der Telegraphenverwaltung = 4 560 Pfund abging; der Gesammtüberschuss, der an die Staatsschuldenkasse für allgemeine Staatszwecke abgeführt werden konnte, belief sich demnach auf 1 059 340 Aegyptische Pfund gegen 1 028 337 Pfund im Vorjahre. G. Krenke.

Aus Spanien und Portugal.

Betriebseröffnung.

Nach der Zeitschrift „La voie ferrée“ ist die Neubaulinie von Gerona nach dem Mittelmeerhafen San Feliu de Guixols dem Betriebe übergeben worden, während an der Strecke Olot-Gerona mit Eifer gearbeitet wird.

Die Spanisch-Französischen Anschlüsse.

Der im Jahre 1885 zwischen der Spanischen und Französischen Regierung abgeschlossene Vertrag, betreffend die Herstellung neuer Pyrenäenbahnen, setzt fest, dass die Tunnelbohrung auf der Canfranclinie und auf der Noguera-Pallaresalinie gleichzeitig erfolgen soll; aber während von der letztgenannten Linie noch gar nichts ausgeführt ist, so sind von der Canfranclinie bereits 110 km (Huesca-Jaca) fertiggestellt und sie erreicht auf Spanischem Gebiet fast die Grenze. Da aber die Strecke Huesca-Jaca ohne den Anschluss an das Französische Netz keinen Werth hat, so hat der Spanische Minister der öffentlichen Arbeiten (Fomento) die Berufung eines neuen Spanisch-Französischen Ausschusses durchgesetzt. In Spanien verspricht man sich von den Verhandlungen dieses Ausschusses eine Abänderung des Vertrages von 1885 in dem Sinne, dass von Französischer Seite die sofortige Ausführung des Canfranctunnels zugestanden und nicht von derjenigen der Noguera-Pallaresalinie abhängig gemacht werde.

Konzessionen.

Durch vier am 4. September d. J. veröffentlichte Gesetze ist die Regierung ermächtigt worden, folgende Konzessionen ohne Staatsbeihilfe auf 99 Jahre zu ertheilen:

1. für die Schmalspurbahn Rafelbuñol-Sagunto an Don Juan Antonio Campillos y Armero; diese innerhalb 2 Jahren zu eröffnende Linie bildet die Fortsetzung der Strecke Valencia-Rafelbuñol der Valencianischen Strassenbahngesellschaft;
2. für eine Schmalspurbahn von Alcira nach dem Hafen von Gandia mit Abzweigung nach Cullera an Don Jose Ransell Rivas;
3. für eine dem Personen- und Güterverkehr dienende Seilbahn von Sarria nach Vallvidrera (Provinz Barcelona) an Emiliano Jimeno y Egurride und Don Ignacio V. Claris Sonlan; endlich
4. für eine Schmalspurbahn von Malaga nach Velez-Malaga an Don Augustini Sans y Montfort.

Konzessionsverhältnisse in Portugal.

Durch Erlass des Ministers des Innern vom 27. Juli d. J. sind die Konzessionsinhaber von 28 Eisenbahn- und Strassenbahnlinien aufgefordert worden, die Gründe anzugeben, aus denen sie ihre Verpflichtungen nicht haben erfüllen können. Falls die Rechtfertigung nicht genügt, so sollen die Konzessionen für verfallen erklärt werden.

Aus Nordamerika.

Eisenbahnunfall zu Jackson.

Am 13. Oktober d. J. fuhr ein von Jackson nach der Chicagoer Ausstellung fahrender Vergnügungszug in einen ihm vorauffahrenden Vergnügungszug. Zwei Wagen des ersten Zuges wurden zertrümmert, ein dritter sehr beschädigt; der erste Wagen des zweiten Zuges entgleiste. Verlust an Menschenleben: 12 Todte, verletzt 25 Personen. Angebliche Ursache des Unglücks: Versagen der Luftbremse. Es geht das Gerücht, dass sich in den ersten Wagen ein Landstreicher eingeschlichen hatte und dass der Lufthahn in der Leitung hinter dem Tender geschlossen gefunden wurde. Diese beiden Umstände bringt man in Verbindung.

Ein neuer Schnellverkehrs-Entwurf für Newyork sieht den Bau einer Gürtelbahn vor, welche am Hudson entlang von Mount St. Vincent bis zur Battery, am East River zurück bis zum Harlemfluss, über diesen hinweg und am Ufer entlang bis Hunts Point an der Bronxmündung, am Bronx entlang nach Norden, endlich der Newyork Centralbahn parallel bis Woodlawn und westlich zum Ausgangspunkt zurück geleitet werden soll. Die Bahn soll leichter als die Manhattanbahnen, nach dem Auslegerprinzip ausgeführt werden und 2 Stockwerke erhalten; im unteren liegen 4 Geleise, 2 Schnellzuggeleise innen, im oberen befinden sich 3 Geleise. Die Spannweiten sollen über 20 m betragen. In dem Bericht, welcher über den Entwurf veröffentlicht ist, heisst es, dass Ringbahnen in anderen Städten mit Erfolg ausgeführt worden seien. In Paris „könne man sogar das schwerste Geschütz, welches die Französische Regierung hat, von einem Vertheidigungspunkt zu einem anderen mit solcher Schnelligkeit befördern, dass es in 5 Stunden von einem Punkte zum anderen geschafft und schussbereit aufgestellt werden kann.“ Die „Railroad Gazette“ kann freilich nicht einsehen, was das mit den Dingen des Schnellverkehrs zu thun habe und ist der Anschauung, dass eine Ringbahn für Newyork keineswegs am Platze sei, indem sie mit Recht bemerkt, dass die Schnellverkehrslinien durch die Verkehrsviertel hindurch, statt um dieselben herum geführt werden müssen. Im Bericht ist ferner auf die Chicagoer Gürtelbahn, die Ringbahnen von Philadelphia, Berlin, London und — Lima als Vorbilder Bezug genommen. Die „Railr. Gaz.“ hat vollkommen Recht, wenn sie sagt, dass derartige Bahnen nichts weniger als Schnellverkehrslinien seien und dass ihre Anführung das Publikum nur verwirren könne; eine Bahn, welche billige Personenbeförderung auf längere Strecken unternehme, müsse nothwendig so liegen, dass auch der Verkehr der kurzen Strecken einbezogen werde. Die Londoner innere Ringbahn ist ein finanzieller Misserfolg, wenigstens die Distriktbahn; diese und die Metropolitanbahn zusammen befördern nur halb so viel Personen, wie die Newyorker Hochbahnen. Die Pariser Ringbahn hat ihren strategischen Werth und Bedeutung für den Waarenaustausch, hat aber keinerlei Bedeutung für den Schnellverkehr. Die Berliner Stadtbahn ist eine Diametralbahn. Die Chicagoer Gürtelbahn hat nur den Zweck einer Güterverbindungsbahn. Im grossen und ganzen ist eine Gürtelbahn für Newyork ein Unding. Höchstens für den südlichen Stadttheil könnte eine Hochbahn am Wasser entlang einigen Nutzen haben, wenn sie nicht zu theuer gebaut wird; man könnte einige Züge von den jetzigen Hochbahnen verlegen und würde die Fähren bequem mit dem innern Geschäftstheil verbinden können.

Der fünfte statistische Bericht des Bundes-Verkehrsamts für das am 30. Juni 1892 endigende Abrechnungsjahr ist erschienen. Danach hatten die Bundesstaaten 276 200 km Eisenbahnen; während des Jahres sind 5 090 km hinzugekommen, der geringste Zuwachs seit einer Reihe von Jahren. Die Bahnen beschäftigten 821 415 Personen, 37 130 mehr als im vorhergehenden Jahre. Von den Bahnen stellen 261 460 km ein Kapital von 10 226 748 134 D. dar. Die Roheinnahme betrug 1 171 407 343 D., die Betriebskosten beliefen sich auf 780 997 996 Dollar. In dem Jahre wurden nach dem Bericht 2 554 Bedienstete getödtet, 28 267 verletzt. Während die Zahl der getödteten Bediensteten gegen das Vorjahr abgenommen hat, ist die Zahl der getödteten Reisenden von 293 auf 376 gestiegen, ebenso die der Verletzten von 2 972 auf 3 227.

Aus Asien.

Ostindien.

Am 31. März d. J. hatte das Indische Eisenbahnnetz eine Gesammtlänge von 18 042 Meilen, von denen 10 345 Meilen vollspurig waren; im Laufe des Jahres 1892/93 wurden 490 Meilen eröffnet, und zwar mehr als zur Hälfte mit einer Spurweite von 1 m. Ueber den Personen- und Güterverkehr der bedeutendsten Bahnen des Landes gibt die folgende Uebersicht Aufschluss:

Eisenbahn	Anzahl der Personen	Anzahl der Gütertonnen	
		im ganzen	davon Getreide
Bengal North Western	4 809 651	641 224	25 884
Bengal Central	4 467 355	105 807	3 116
Bombay Baroda	11 003 257	1 901 828	217 307
East Indian	10 606 838	3 971 418	357 026
Great Indian Peninsula	10 371 996	2 554 059	388 180
Indian Midland	1 698 937	488 537	99 930
Madras	8 809 277	977 541	229 618
Nizam's State	1 183 995	407 367	2 765
Rohilkand and Kumaon	111 531	98 548	—
Southern Mahratta	4 751 126	588 233	11 100
South Indian	10 435 208	1 279 778	842

Der Personenverkehr ist nur bei der Bengal Nordwestbahn gegen das Vorjahr zurückgegangen, bei allen anderen Bahnen dagegen gestiegen, besonders stark bei der Südindischen und der Madrasbahn. Der Güterverkehr ist bei der Bengal Nordwest-, der Bengal Central-, der Great Indian Peninsula-, der Madras- und der Southern Mahrattabahn zurückgegangen und nur bei den übrigen verhältnissmässig geringfügig gestiegen. Dieses Ergebniss kann noch als zufriedenstellend betrachtet werden, wenn man den aus der Silberentwerthung entstandenen wirthschaftlichen Rückgang, sowie die Verminderung des Getreideverkehrs berücksichtigt. Eine solche Verminderung ist nämlich ausnahmslos bei sämmtlichen Bahnen eingetreten und theils durch ungünstige örtliche Verhältnisse, theils durch den niedrigen Marktpreis in Europa veranlasst worden. Diese Verminderung darf übrigens deshalb nicht zu hoch angeschlagen werden, weil das Jahr 1891 ein ausnahmsweise günstiges war; zieht man dagegen das Jahr 1890 zur Vergleichung heran, so findet man einen Rückgang des Getreideverkehrs nur noch bei der Nizam's State- und der Southern Mahrattabahn. bei allen übrigen aber einen zum Theil erheblichen Aufschwung. Die Betriebseinnahmen des Gesammtnetzes sind um 3,61 % gegen das Vorjahr zurückgegangen, so dass sich für die Meile Betriebslänge nur eine Einnahme von 13 141 Rupien (gegen 14 110 R. in 1891) ergab; die Betriebsausgaben verzehrten 46,92 % der Einnahmen und hinterliessen einen Ueberschuss, welcher das Anlagekapital rechnungsmässig mit 5,43 % (gegen 5,76 % in 1891) verzinste. Dieser Rückgang des Ertrages wird indessen durch den hohen Wechselverlust noch weiter ungünstig beeinflusst.

Ceylon.

Nach dem Bericht des Generaldirektors der Eisenbahnen wurden im Jahre 1892 3 484 394 Personen oder 407 566 Personen bezw. 13,24 % mehr als 1891 befördert. Der Güterverkehr betrug 267 193 t und ist aus dem Grunde gegen das Vorjahr zurückgegangen, weil infolge anderer Gestaltung der Sträflingsarbeit die bedeutenden Steinsendungen nach den Gefängnissen aufgehört haben; der hieraus entstandene Rückgang belief sich auf 28 794 t, wurde aber mindestens zu einem Drittel durch den Verkehrsaufschwung der gewöhnlichen Waaren wieder ausgeglichen. Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 1 418 114 Rupien (+ 155 917 R. oder 12,35 %), aus dem Güterverkehr 3 089 436 (+ 102 850) R. und aus anderen Quellen 188 224 (+ 7 764) R. Die gesammten Betriebseinnahmen beliefen sich demnach auf 4 695 774 R. (+ 266 531 R. oder 6,02 %); diese Einnahmevermehrung ist um so bedeutender, als bereits das Jahr 1891 14,67 % mehr Einnahmen als das Vorjahr brachte.

Tonkin.

Im Anschluss an die Nachricht, dass sich eine Abordnung nach Hanoï eingeschifft hat, um die Vorarbeiten für verschiedene Eisenbahnen in Tonkin anzufertigen, beschäftigt sich das „Journal des transports“ eingehender mit der Tonkinesischen Eisenbahnfrage; wir entnehmen dieser Darstellung folgendes:

Gegenwärtig besteht in Tonkin nur eine Eisenbahn, nämlich diejenige von Phulang tuon nach Langson (108 km); doch ist der Bau noch nicht vollendet und nur die Anfangsstrecke bis Bac le dem Betriebe übergeben. Im Januar 1894 soll die Bahn bis Tanmoï und vielleicht zu Ende des Jahres 1894 in ihrer ganzen Ausdehnung fertiggestellt sein. Der Bau dieser Bahn wurde in der ersten Zeit der Eroberung beschlossen; sie hatte einen strategischen Zweck und sollte dazu dienen, Langson und die vorgeschobenen Grenzposten mit Kriegs- und Mundvorräthen zu versehen. Jetzt, wo man

darangeht, die Kolonie zu verwerthen, hat man sehr bald bemerkt, dass diese strategische Bahn auch vom Standpunkte des Handelsverkehrs aus eine Bedeutung ersten Ranges hat. Im Norden und Westen eröffnen die natürlichen Strassen des Mekong, des Claireflusses und des Rothen Flusses den Erzeugnissen von Jünnan und der Laosstaaten einen Abzugskanal nach Tonkin. Im Osten dagegen ist die Richtung der grösseren Wasserläufe dem Busen von Tonkin entgegengesetzt und sie leiten den Verkehr von Kwansi nach dem Kantonfluss, dem sie ihre Wasser zuführen. Bei dem Mangel einer Schiffahrtsstrasse müssen die Franzosen einen Abzugskanal schaffen, der ihnen ermöglicht, diesen Verkehr über Tonkin, dem kürzesten Wege zwischen Kwansi und dem Meere, abzulenken. Die Anlage eines solchen Weges würde zu Gunsten der Franzosen den Verkehr des Hafens Pakhoi, der sich jährlich auf mehr als 20 Millionen Geschäfte beläuft, zu Grunde richten; diese Angaben werden durch die Berichte des Englischen Zollkommissars in Longtschou, sowie des Französischen Vizekonsuls daselbst bestätigt.

Die Eisenbahn Phu lang tuong-Langson bildet bereits einen grossen Theil dieses Weges; sie braucht zu diesem Zweck nur einerseits bis Hanoï, andererseits in der Richtung auf die Strasse nach Caobang den Son ki kong abwärts bis Nachan, wo der genannte Fluss schiffbar wird, verlängert zu werden. Dort würde die Bahn die von Kwansi über Langtschau und Nonning gekommenen Waaren aufnehmen und in einigen Stunden nach Hanoï führen. Die Ausführung dieses doppelten Planes soll die abgereiste Ingenieurabtheilung vorbereiten; die Konzessionen sind auch bereits vorbehaltlich späterer Regelung einiger nebensächlichen Punkte ertheilt, trotzdem ist eine baldige Fertigstellung dieser Hauptlinie von Osttonkin nicht zu erwarten. Denn die Neubaulinien sollen 1 m Spurweite erhalten, während die bereits gebaute Strecke nur eine solche von 0,60 m besitzt und zu schwache Schienen hat, um einen bedeutenden Verkehr bewältigen zu können (vergl. übrigens Nr. 70 S. 675 d. Ztg.). Gleichwohl ist Eile nothwendig; denn die Engländer haben die Konzession für eine Eisenbahn von Pakhoi nach Nanning nachgesucht und wenn die Chinesische Regierung auch ihre Genehmigung versagt hat, so steht damit noch nicht fest, ob sie es immer thun werde.

China.

Der Befehlshaber der Stadt Mukden in der Mandschurei widersetzte sich dem Bau einer Eisenbahn nach dem Hafen Newchwang, weil nach Aussage der Sterndeuter im Boden der heiligen Stadt Mukden ein ungeheurer Drache im Kreise zusammengeringelt liegt, dessen Wirbel durch die Eisenbahnschwellen gebrochen werden könnten. Da dieser Drache der Schutzgott der Stadt ist, so verwahrte sich der General gegen alles, was die Ruhe dieser Gottheit stören könnte, und es bedurfte der persönlichen Vermittelung des Vizekönigs Li Hung Chang, um den General zur Zurücknahme seines Widerspruchs zu vermögen.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Gefährdung eines Eisenbahntransports:** Angeklagter, Eisenbahn-Stationsdiätar, wollte, um einem zur Abfahrt bereit stehenden Zug 1 freie Bahn zu verschaffen, dem gleichfalls von der Station abzulassenden Zug 2, welcher in der Richtung nach C. erst abfahren durfte, wenn von C. die Nachricht eingegangen war, dass der ihm vorausgegangene Zug 3 daselbst eingetroffen sei, einstweilen in der Richtung nach C. bis zu dem Stellwerk IV vorrücken und dann, sobald die Nachricht über das Eintreffen des Zuges 3 von C. eingegangen sein würde, den Zug 2 vom Stellwerk IV nach C. weiter fahren lassen. Er gab zu diesem Behufe dem Wärter auf dem Stellwerk I den telegraphischen Befehl, „Zug 2 abfahren" und telegraphirte dem Wärter auf dem Stellwerk IV, „der Zug wird dort festgehalten". Derselbe erhielt diesen Befehl rechtzeitig und würde auch den Zug 2 festgehalten haben, wenn er nicht hieran durch einen von dem Angeklagten nicht voraussehbaren Zufall verhindert worden wäre. Infolge dessen fuhr der Zug 2 an Stellwerk IV vorüber und stiess von hinterher auf den Zug 3 auf. Angeklagter ist von der Strafkammer freigesprochen und die Revision des Staatsanwalts verworfen worden, denn „es steht nicht die Vernachlässigung einer besonderen Dienstpflicht, sondern eine Fahrlässigkeit in Frage. Eine Fahrlässigkeit kann aber demjenigen nicht zur Last gelegt werden, welcher mit Bestimmtheit überzeugt sein durfte, er werde den möglichen schlimmen Erfolg seiner Handlung durch eine zweite Handlung abwenden, insofern ihm bezüglich dieser zweiten Handlung eine Fahrlässigkeit nicht zur Last gelegt werden kann." (Erk. des I. Strafsenats des Reichsgerichts vom 19. September 1892; Eger, Eisenbahnrechtl. Entscheidungen Bd. IX S. 345 f.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Berichtigung des Nachtrages I zu Tariftheil IV, Heft 1. In dem mit 1. Dezember d. J. in Kraft tretenden Nachtrage I zu dem vom 15. November 1890 gültigen Tarife Theil IV, Heft 1, dessen Einführung in Nr. 84 vom 28. Oktober 1893 dieses Blattes kundgemacht wurde, erhält der letzte Absatz des Abschnittes II auf Seite 5 folgende Fassung:

„Die ausserfranzösischen Schnittfrachtsätze der Abtheilungen B – D, Schnittpunkt VII, Serie 2, für die Stationen Brixlegg, Jenbach und Wörgl der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, ermässigen sich auf 18,15 Francs pro Tonne."

Wien, am 13. November 1893. (2497)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona Die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Wittenberge) zu Berlin unterstellte, zwischen den Stationen Nauen und Paulinenaue belegene Haltestelle am Berger-Damm wird am 1. Dezember d. J. für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck, sowie von Gütern in Wagenladungen dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Vom 1. Dezember d. J. ab findet eine direkte Abfertigung von Wagenladungsgütern aller Art zwischen der Haltestelle Berger-Damm und sämmtlichen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen des diesseitigen Bezirks, sowie der übrigen Preussischen Staatseisenbahn-Bezirke statt.

Ueber die Höhe der zur Erhebung kommenden Fahr- und Frachtgelder wird bis zum Erscheinen entsprechender Tarifnachträge auf Verlangen durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen etc., sowie unser Tarifbüreau hierselbst Auskunft ertheilt.

Altona, den 14. November 1893. (2498)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen
Königlichen Eisenbahndirektionen.

3. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Gross-Wubiser für den Wagenladungs-Güterverkehr. Am 18. November 1893 wird die zwischen den Stationen Klemzow und Butterfelde-Mohrin gelegene Haltestelle Gross-Wubiser für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet. Der Frachtberechnung werden bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen im Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Berlin, sowie im Wechselverkehre der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen die bei Anstoss von 3 km an Klemzow bezw. von 4 km an Butterfelde-Mohrin sich ergebenden jeweilig niedrigsten Gesammtentfernungen zu Grunde gelegt. Sendungen nach Gross-Wubiser dürfen nur frankirt, von dort nur unfrankirt, in beiden Richtungen ohne Nachnahme zur Auflieferung gelangen. Die Abfertigung von Stückgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Berlin, im November 1893. (2499MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt a/M.-Oberhessischer Verkehr. Die in dem Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Station Ebeleben der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn treten der Geringfügigkeit des bisherigen Verkehrs halber am 1. Januar 1894 ohne Ersatz ausser Kraft.

Giessen, den 13. November 1893. (2500)
Grossh. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 20. November 1893 tritt der Nachtrag VIII zum Gütertarif, Heft 3, in Kraft, enthaltend den Kilometerzeiger für die neu aufgenommenen Stationen Düsseldorf Hafen und Haldern des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und den Ausnahmetarif 11 für Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern u. Deutschen Kolonien bezw. nach aussereuropäischen Ländern.

Abzüge des Nachtrags sind durch die Verbandsstationen zu erlangen.

Dresden, am 11. November 1893. (2501)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Saarkohlen - Verkehr nach Belfort transit. Unter Aufhebung des Ausnahmetarifs vom 15. August 1885 nebst Nachträgen tritt am 1. Dezember 1893 für die

Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbrikets, ferner Braunkohlen und Braunkohlenbrikets von Stationen des Direktionsbezirks Köln (linksrh.), der Pfälzischen Eisenbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen nach Belfort trs. und einigen benachbarten Französischen Stationen über Altmünsterol der Ausnahmetarif Nr. 20 in Kraft. Verkaufspreis 0,10 ℳ.

In denselben sind Frachtsätze für Lauterburg Hafen nicht wieder aufgenommen worden, weil für diese Station bereits Frachtsätze in gleicher Höhe in dem Steinkohlen-Ausnahmetarif von Rheinland-Westfalen usw. nach Belfort transit vom 15. Juni 1891 vorgesehen sind.

Köln, den 13. November 1893. (2502)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 20. November d. J. tritt der Nachtrag XI zum Heft 1 des Gütertarifs in Kraft, der Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II von verschiedenen Sächsischen Stationen nach Hafen-, Küsten-, sowie auch Binnenstationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin enthält und durch den der Ausnahmetarif 15 für eiserne Dampfkessel usw. aufgehoben wird.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 13. November 1893. (2503)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Verkehr Hannover-Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2a für Malz

von Breslau Märk. Bhf. nach Giessen von	2,32 auf	2,42 ℳ
und nach Osnabrück Hann. Bhf. von	2,15 „	2,40 „
von Breslau Freibg. Bhf. nach Giessen von	2,34 „	2,43 „
und nach Osnabrück Hann. Bhf. von	2,16 „	2,41 „

für 100 kg erhöht.

Berlin, den 14. November 1893. (MG 2504)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Für rohe Baumwolle in Wagenladungen von mindestens 10000 kg im Verkehre zwischen der Station Plauen i. V. (ober. Bhf.) der Sächsischen Staatsbahn und den Stationen Bremerhaven, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenham des Direktionsbezirks Hannover bezw. der Oldenburgischen Staatsbahn kommt vom 20. d. Mts. an ein Ausnahmefrachtsatz von 2,52 ℳ für 100 kg zur Anwendung.

Dresden, den 11. November 1893. (2505)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Ostpreussisch-Bayerischer Gütertarif. Am 1. Januar 1894 gelangt zu dem vorbezeichneten Gütertarif ein Nachtrag 3 zur Herausgabe. Derselbe enthält neben der bereits bekannt gemachten Aufnahme von verschiedenen Bayerischen Lokalbahnstationen und einer Neuauflage der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vizinal- und Lokalbahnstationen die Einbeziehung der Stationen Elzee, Langweid, Riem der Bayerischen Staatsbahnen, Rudczanny des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg und Briesen i. d. M. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin in den direkten Verkehr.

Soweit Erhöhungen der Lokalbahnzuschläge der Stationen der Privatlokalbahn Kötzting-Lam in einzelnen Klassen eintreten, gelten dieselben vom Einführungstage dieses Nachtrages ab.

Abzüge des Nachtrages können vom 16. Dezember d. J. ab unentgeltlich bei dem hiesigen Auskunftsbüreau, Stadtbahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 9. November 1893. (2506 MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 1. Dezember 1893 tritt zu dem vom 20. August d. J. gültigen provisorischen Ausnahmetarif für Mais, Kleie, Malztreber, Schlempe etc. der Nachtrag II in Kraft, welcher ausser einigen bereits eingeführten Ergänzungen die Aufnahme der Stationen Kosendau, Lissa (Deutsch), Möhlten und Wildschütz der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin enthält.

Der Nachtrag kann kostenfrei bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 14. November 1893. (2507)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. November 1893 treten im Binnenverkehr des Bezirks Bromberg, sowie in den Staatsbahnverkehren Bromberg - Altona, -Berlin, -Hannover und -Oldenburg für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup in Mengen von mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen ermässigte Ausnahmefrachtsätze im Verkehr von Schlochau nach den einzelnen Ausfuhrhäfen zur überseeischen Ausfuhr in Kraft.

Für die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze sind die bestehenden Ausfuhrkontrolvorschriften maassgebend.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 12. Nov. 1893. (2508)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1894 treten für Berlin, Central - Markthalle im direkten Verkehr mit der Königsberg-Cranzer Bahn um 7 km erhöhte Entfernungen und in den Nachbarverkehren mit der Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn erhöhte Frachtsätze in Kraft, die bei den Verbandsstationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 12. Nov. 1893. (2509)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif nach Alexandrowo, Thorn und Mlawa. Am 1. Dezember 1893 tritt der dritte Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr von Deutschen Stationen nach:

a) Alexandrowo,
b) Thorn, Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg,
c) Mlawa, Station der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn

zur Weiterbeförderung nach Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn bezw. der Weichselbahn und deren Hinterbahnen, gültig vom 1. Januar 1893, in Kraft.

Der Nachtrag enthält:

I. Aenderungen der besonderen Bestimmungen;
II. Aenderung der Stationsbezeichnung Niedersessmar (Gummersbach);
III. abgeänderte Tarifsätze für Niedersessmar und neue Tarifsätze für Grossenbaum, Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch);
IV. Berichtigungen.

Einzelne Abdrücke dieses Nachtrags sind bei den betheiligten diesseitigen Dienststellen sowie bei der unterzeichneten Direktion kostenlos zu haben.

Bromberg, den 8. November 1893. (2510)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 20. November d. J. treten für die Beförderung Thüringischer, Böhmischer und Nürnberger Waaren von den Stationen Blechhammer, Coburg, Ebersdorf b/Coburg, Hüttensteinach, Lauscha, Neustadt b/Coburg, Oeslau, Sonneberg und Steinach nach den Rhein-Umschlagsplätzen Gustavsburg, Mainz, Mannheim und Ludwigshafen ermässigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Erfurt, den 12. November 1893. (2511)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin - Südwestdeutscher, Berlin-Württembergischer und Berlin-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1894 treten in den vorbezeichneten Verkehren für Berlin-Centralmarkthalle um je 7 km erhöhte Entfernungen in Kraft.

Erfurt, den 12 November 1893. (2512)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigsbahn. Am 15. November d. J. erscheint zu unserem Lokalgütertarif vom 1. Januar d. J. der Nachtrag I. Derselbe ist von unserem Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, kostenlos zu erhalten.

Mainz, den 14. November 1893. (2513)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit der bevorstehenden Schliessung der Gotthardbahnstation Gordola für den Güter-, Fahrzeuge- und Thierverkehr treten die im Tarife für den Güter- etc. Verkehr Basel Bad. Bahnhof und Waldshut-Ostschweiz enthaltenen Frachtsätze für diese Station ausser Kraft.

Die Frachtsätze für die 2 km südlich der jetzigen Station Gordola gelegene neue Station Gordola-Val. Verzasca, welche demnächst eröffnet werden wird, sind theilweise etwas höher als die jetzigen Taxen für Gordola.

Ferner werden mit Wirkung vom 1. März 1894 die in dem vorgenannten Tarife enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Wein in Wagenladungen von 5000 kg aufgehoben. Etwaige Sendungen werden von diesem Zeitpunkt ab zu den Frachtsätzen der allgemeinen Wagenladungsklasse A abgefertigt, wodurch Frachterhöhungen von 2 bis 5 Cts. für 100 kg eintreten.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau. (2514)

Karlsruhe, den 13. November 1893.
Generaldirektion.

Berlin - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Vom 1. Januar 1894 an werden im Verkehre mit der Station Berlin-Central - Markthalle der Frachtberechnung Entfernungen zu Grunde gelegt, die um 7 km höher sind, als die bisherigen.

Dresden, am 15. November 1893. (2515)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. treten direkte Frachtsätze für Güter des Spezialtarifs III im Verkehre zwischen Gross-Opatowitz einerseits und Dresden

(sämmtliche Bahnhöfe), Freiberg in Sachsen, Niedersedlitz, Pirna, Radeberg und Zwickau i Sachsen andererseits, sowie des Ausnahmetarifs 29 (Thon für den Verkehr zwischen Gross-Opatowitz einerseits und Freiberg i/Sachsen, Zwickau i Sachsen andererseits in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 14. November 1893. (2516)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. Januar 1894 gelangen folgende Drucksachen zur Einführung:

1. Nachtrag VIII zum Tarif Theil II — Heft 1 vom 1. Oktober 1890, enthaltend Aenderungen des Vorworts und der Tarifbestimmungen, insbesondere auch in betreff der Anwendung der Kursdifferenzen, neue Frachtsätze des Klassentarifs und der Ausnahmetarife für Getreide bezw. Kleie, Bierfässer, Borke, Cement, Kalk, Güter der Stückgutklasse I in Wagenladungen, phosphorhaltige Konverterschlacken, Thon, Blei, Schlacken, Eisenerze, abgeröstete Schwefelkiese, Zinkerze, Bleierze, Steinkohlen, Schieferthon.
2. Nachtrag II zum Tarif Theil II — Heft 2 vom 1. Juli 1892, enthaltend Ergänzung des Vorworts, Aenderung der Bestimmung über Anwendung der Kursdifferenzen, erhöhte bezw. ermässigte und neue Frachtsätze des Klassentarifs, ermässigte und neue Frachtsätze der Ausnahmetarife für Getreide bezw. Holz, Borke, Glassand, Glaubersalz, Kalk, Kartoffeln, Porzellanerde etc., gebrannte Steine, Steinkohlen, frisches Obst, Schwefelsäure, Schwefelsäure-Emballagen, phosphorhaltige Konverterschlacken, Fette.
3. Neuer Tarif Theil II — Heft 3, enthaltend Frachtsätze des Klassentarifs und mehrere Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Bromberg einerseits und Oesterreichischen Stationen nördlich der Donau bis zur östlichen Grenzlinie Oderberg-Jablunkau (einschl.) sowie Stationen der Linie Klosterneuburg - Wien-Schwechat-Hainburg andererseits.

Hierdurch gelangen zur Aufhebung der Ostdeutsch - Oesterreichische Verbandstarif Theil III vom 1. September 1887 nebst Nachträgen I bis XVI und Theil II — Heft 3 vom 15. April 1885 nebst Nachträgen I bis XVI sowie die im Publikationswege eingeführten Frachtsätze, ferner bezüglich des Verkehrs mit Görlitz die für diese Station im Sächsisch - Oesterreichischen Verbandstarif Theil II — Heft 3 vom 1. Juni 1892 nebst Nachtrag I und im Sächsisch-Westösterreichisch - Ungarischen Verbandstarif Theil II — Heft 1 vom 1. Juni 1892 nebst Nachtrag I enthaltenen Frachtsätze.

Die nach Nr. 1 und 2 für Theil II — Heft 1 und 2 zur Einführung kommenden neuen Frachtsätze bilden zumeist den Ersatz für die ausser Kraft tretenden Frachtsätze des Tarifs Theil III und enthalten ebenso wie die Frachtsätze des unter Nr. 3 genannten neuen Tarifs Theil II — Heft 3 Frachtermässigungen und Frachterhöhungen.

Für die in den bisher gültigen Tarifen Theil III und Theil II — Heft 3 enthaltenen überhaupt nicht oder nur in geringem Umfang benutzten Frachtsätze sind neue Frachtsätze nicht wieder vorgesehen.

Der Termin für die Herausgabe der neuen Drucksachen wird besonders bekannt gemacht werden. Bis dahin ist näheres über die Höhe der neuen Frachtsätze etc. von den Endverwaltungen zu erfahren.

Breslau, den 16. November 1893. (2517)
Namens der Verbandsverwaltung:
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Dezember d. J. kommt ein Ausnahmetarif für Spielwaaren (sogenannte Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren), sowie für Griffel, Märbel und Schiefertafeln — was letztere Artikel betrifft — mit der Erlaubniss der Zusammenladung mit Gütern des Spezialtarifs II (wie Porzellan, Hohlglaswaaren usw.) im Verkehre von den Stationen Grünhainichen, Marienberg, Olbernhau, Pockau - Lengefeld, Voitersreuth, Waldkirchen und Zwota nach den Rhein- und Main-Umschlagsplätzen: Frankfurt a/M. Hafen, rechtsmainisch, Gustavsburg, Mainz Hafen, Mannheim und Ludwigshafen in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg zur Einführung.

Dieser Ausnahmetarif gilt nur für solche Sendungen, welche mittelst Schiff nach Belgien oder den Niederlanden bezw. darüber hinaus weitergehen.

Vom gleichen Tage ab kommen ermässigte Frachtsätze für den Klassengutverkehr zwischen Jägersgrün einerseits und Saargemünd und Scheidt, Pfälz. B., andererseits, sowie neue dergl. Frachtsätze zwischen Dornreichenbach und Gautzsch einerseits und Saargemünd und Scheidt, Pfälz. B., andererseits zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, den 13. November 1893. (2518)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinischer Nachbarverkehr. Die Station Crefeld Nord der Crefelder Eisenbahn wird vom 20. November d. J. ab in den Ausnahmetarif E für Basalt usw. aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 14. November 1893. (2519)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Dezember d. J. treten in Kraft:

1. Nachtrag VIII zum Tarif, Theil II Heft 1, enthält: neue Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Cichorienwurzeln, Aufnahme der Station Ebenfurth in den Ausnahmetarif Nr. 51, geänderte Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 52, Frachtsätze für Brünn, Aufnahme der Station Brüsau-Brünnlitz in den allgemeinen Klassentarif und sonstige Berichtigungen. Preis 20 ₰;
2. Nachtrag I zum Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II Heft III, enthält: Aenderungen und Aufnahme der Artikel Cocosfett und Cocosbutter, Harzöl und Canaigre in die Klasse 4, 5 und 13 b und Aufnahme der Station Brünn mit den Sätzen der Klassen 1, 2, 4—16 des Tarifs, Preis 10 ₰ und
3. ein neuer Seehafen - Ausnahmetarif, Theil II Heft IV, für den Verkehr zwischen den Belgischen Hafenstationen einerseits und Stationen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen andererseits. Preis 40 ₰.

Soweit Frachterhöhungen durch die neuen Sätze oder durch Versetzung von Artikeln in andere Tarifklassen eintreten bezw. Verkehrsbeziehungen in Wegfall kommen, bleiben die seitherigen Sätze noch bis 12. Januar 1894 in Wirksamkeit.

Köln, den 18. November 1893 (2520)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Nachtrag I zum Tarif Theil II, Heft 1. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1893 gelangt der Nachtrag I zum Theil II, Heft 1 des Tarifs für obenbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Der Nachtrag enthält den Kilometerzeiger für den Verkehr mit Ungarn (Tarifheft 4 vom 1. Dezember 1893), sowie Aenderungen und Ergänzungen und ist bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 0,40 ℳ = 0,20 fl. Oe. W. per Exemplar erhältlich.

Wien, am 11. November 1893. (2521)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Lieferfristen.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Das Königl. Ungar. Handelsministerium hat mit Erlass Zl. 51 860/IV vom 29 September 1893 die Anrechnung von Zuschlagsfristen zu den reglementarischen beziehungsweise tarifmässigen Lieferfristen und zwar von 6 Stunden bei Eilgut und von 12 Stunden bei Frachtgut mit Gültigkeit vom 29 September 1893 für den Transitverkehr der folgenden Anschlussstationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft bewilligt:

1. für Székesfehérvár, im Verkehr der übrigen Stationen der Südbahn mit den Stationen der Flügelbahn Székesfehérvár Uj Szöny in beiden Richtungen,
2. für Sopron im Verkehr nach beiden Richtungen mit der Györ-Sopron-Ebenfurter Bahn,
3. für Csáktornya im Verkehr nach beiden Richtungen mit der Linie Csáktornya-Zapresic und der Lokalbahn Csáktornya-Szt. Ivan-Ukk,
4. für Balaton-Szt. György im Verkehr nach beiden Richtungen mit den Lokalbahnen Balaton-Szt. György-Keszthely und Balaton-Szt. György-Somogy Szobb,
5. für Szombathely im Verkehr nach beiden Richtungen mit den Lokalbahnen Szombathely - Pinkafö und Köszeg-Szombathely,
6. für Barcs im Verkehr nach beiden Richtungen mit der Pecs-Barcser Bahn und den Lokalbahnen Somogy Szobb-Barcs und Barcs-Pakrac,
7. für Zala-Szt. Ivan im Verkehr nach beiden Richtungen mit der Lokalbahn Csáktornya-Ukk.

Wien, im November 1893. (2522)
Die Generaldirektion.

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Einführung des Nachtrages VIII zum Lokaltarife für den Personen- und Gepäcktransport und des Nachtrages VI zum hierseitigen Lokalgüter-

tarife, Theil II. Mit 1. Dezember l. J., bezw. dem Eröffnungstage der Strecke Stupno-Bras-Radnitz, treten obige Tarifnachträge in Kraft. Dieselben enthalten u. zw.:

Nachtrag VIII zum Lokaltarife für den Personen- und Gepäcktransport etc. vom 1. Oktober 1876:

I. Einführung einer Bestimmung über die Abnahme der Fahrkarten
II. Aenderung des Stationsnamens „Radnitz" in „Stupno-Bras".
III. Kilometerentfernungen und Tour- und Retourbilletpreise für die neu eröffnete Station Radnitz.
IV. Aenderung des Namens der Personenhaltestelle Praskoles.
V. Kilometerentfernungen und Tour- und Retourbilletpreise für die nur für den Personenverkehr eingerichteten Haltestellen Hinter-Treban und Wostratschin.
VI. Einführung von Schülerfahrkarten.
VII. Aenderung der Bestimmungen für Arbeiterfahrkarten.

Nachtrag VI zum Lokalgütertarife Theil II vom 1. April 1882:

A. Abänderung des Inhaltsverzeichnisses und des Vorwortes, sowie Abänderung und Ergänzung der Abschnitte II und III
B. Aenderungen und Ergänzungen infolge Aenderung des Stationsnamens Radnitz in Stupno-Bras und der Eröffnung der neuen Station Radnitz.

Die Nachträge III und IV zum Lokalgütertarife Theil II treten gleichzeitig ausser Kraft.

Prag, am 15. November 1893. (2523)

6. Verdingungen.

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Lieferung von flusseisernen Weichenschwellen. Die unterzeichnete Stelle hat die Lieferung von 5 300 Stück flusseisernen Weichenschwellen in Längen von 2,5 bis 5,6 m zu vergeben, lieferbar frei Bahnwagen Heilbronn bis 1. Mai 1894.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion zur Einsicht auf und werden von demselben auf Verlangen an die Werke abgegeben.

Die Angebote auf die Lieferung sind spätestens bis

Dienstag, den 21. November d. J., Mittags 12 Uhr, schriftlich und verschlossen, mit der Aufschrift:

„Angebote auf Eisenschwellen-Lieferung"

versehen, beim diesseitigen Centralbüreau einzureichen. An demselben Tage, Nachmittags 4 Uhr, findet die Eröffnung der Angebote statt.

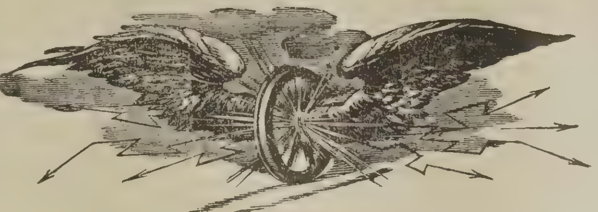
Stuttgart, den 8. November 1893. (2524)
K. Generaldirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 91. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 23. November 1893.

Inhalt:

Die Lokalbahn von Neustadt a. d. Saale nach Königshofen im Grabfeld.

Der Landstrich im oberen Saalethal zwischen Neustadt und Königshofen, der mit seiner Umgebung gewöhnlich unter der Bezeichnung „Grabfeld" zusammengefasst wird und zu den fruchtbarsten Bayerns zählt, entbehrte bisher einer Schienenverbindung, die es den Einwohnern ermöglicht hätte, ihren Ueberschuss an Getreide und Vieh zu mässigen Frachtsätzen auszuführen. Diesem Mangel sollte durch die mit Gesetz vom 30. April 1888 genehmigte und am 1. Oktober d. J. eröffnete Lokalbahn von Neustadt a. S. nach Königshofen i. Gr. abgeholfen werden. Dieselbe bildet eine Theilstrecke der in früheren Jahren von den dortigen Gemeinden angestrebten Hauptbahnlinien, die einerseits von Bamberg, anderseits von Coburg zur Schweinfurt-Meininger Bahn führen und allenfalls weiter nach Fulda oder Gemünden fortgesetzt werden sollten, die aber mit dem Erscheinen des Lokalbahngesetzes vom Jahre 1882 jede Aussicht auf Verwirklichung verloren hatten. Bezüglich des Anschlusses der Stadt Königshofen i. Gr. an die Schweinfurt-Meininger Bahn hatte die Erörterung der Frage vorauszugehen, ob derselbe zweckmässiger in der Station Neustadt a. S. oder an der in der Richtung nach Meiningen nächstfolgenden Station Heustreu stattfinden solle, weil im letzteren Falle die Lokalbahn um 2,7 km kürzer und um etwa 100 000 ℳ im Bau billiger geworden wäre. Dieser Anschluss schien jedoch dem Verkehrsbedürfniss der Einwohner des Grabfeldes weniger zu entsprechen, da dieselben ihre Geschäfte vorzugsweise in Neustadt a. S. abzuwickeln haben und daher zunächst dahin eine direkte Verbindung wünschten. Wollte mit einem Anschlusse in Heustreu den Verkehrsinteressen vollständig Rechnung getragen werden, so mussten die Lokalbahnzüge wenigstens zum Theil auf dem Hauptbahngeleise von Heustreu noch bis Neustadt a. S. gefahren werden. Hieraus würde sich aber eine Vermehrung der Betriebslänge um etwa 1 km gegenüber dem unmittelbaren Anschlusse, sowie das Ansetzen der Lokomotive in Heustreu, ferner in der gemeinschaftlich befahrenen Hauptbahnstrecke einige Erschwerung des Betriebes als Folge ergeben haben. Da der Personen- wie der Güterverkehr aus dem Grabfeld seine Richtung im allgemeinen mehr nach Süden, also nach Neustadt a. S. und weiter nach Schweinfurt nimmt, so hätte derselbe in der Hauptsache die Kosten des gedachten Umweges tragen müssen. Dem Anschlusse in Heustreu erschien ferner hinderlich der hierfür nothwendige Bahnübergang über das Saalethal dicht unterhalb des tiefgelegenen und den Hochwassern ausgesetzten Dorfes Heustreu, zu dessen Schutz gegen vermehrten Hochwasserschaden sehr bedeutende Brückenlichtweiten in dem das Thal sperrenden Bahndamm erforderlich gewesen wären. Unter diesen Umständen entschied man sich schliesslich für die Wahl von Neustadt a. S. als Ausgangsstation, woselbst auch die Lokalbahn von Bischofsheim v. Rhön ihren Anschluss gefunden.

Ueber die technischen Verhältnisse der Lokalbahn ist folgendes zu bemerken. Bei den ungünstigen scharfen Krümmungen des Saalethals war zwar die Anwendung eines Bogenhalbmessers von nur 180 m nicht zu vermeiden; die Bodengestaltung ist jedoch im übrigen nicht derart, dass die Anwendung eines noch kleineren Halbmessers bis herab zu dem für vollspurige Lokalbahnen noch zulässigen Minimalradius von 150 m entsprechende Vortheile hätten erkennen lassen. Noch weniger erschien eine Kürzung des Krümmungshalbmessers auf das für schmalspurige Bahnen zulässige Maass geboten, weshalb die Linie, da auch sonst aus der Wahl der Schmalspur eine deren Nachtheile überwiegende Kostenminderung sich nicht ergeben hätte, als vollspurige Lokalbahn projektirt und gebaut wurde. Dieselbe zweigt am nördlichen Ende der Station Neustadt a. S. in einer Höhe von 231,931 m über dem Meeresspiegel aus dem Geleise der Schweinfurt-Meininger Bahn ab, begleitet dieselbe in 4 m Abstand der Geleisachsen auf der östlichen Bahnseite auf eine Länge von nahezu 2 km und überschreitet sodann, bei Kilometer 2 sich scharf nach Osten wendend, das Saalethal mittelst dreier Brücken mit zusammen 9 Oeffnungen von je 9,0 m Lichtweite. Die Linie wendet sich hierauf nach Nordost und zieht sich bis zum Eichelberge bei Heustreu am Fusse des Berghanges hin. Von hier ab, nach Ueberschreitung des Ortsverbindungswegs Heustreu-Rödlmeier, ist die Linie in den Berghang am linken Saaleufer selbst gelegt, an dem sie sich bis Hollstadt (bei Kilometer 5,82) hinzieht. Von Hollstadt ab steigt die Bahn in südöstlicher Richtung mit der Maximalsteigung von 15 $^0/_{00}$ an dem Berghange links der Saale an, durchschneidet im weiteren Verlaufe einen vorspringenden Bergrücken mittelst eines 7,3 m tiefen Einschnittes und durchkreuzt die Distriktsstrasse von Hollstadt nach Wülfershausen in Strassenhöhe. Sodann überschreitet die Bahn bei Kilometer 8,3 auf 2 Brücken mit zusammen 8 Oeffnungen und 64 m Gesammtlichtweite das Saalethal, windet sich um den an das rechte Saaleufer vorgeschobenen flachen Bergrücken und übersetzt bei Kilometer 9,1 das Saalethal zum dritten Mal und zwar mittelst zweier Brücken mit zusammen 12 Oeffnungen und 81 m Gesammtlichtweite. Von Kilometer 9,3 ab begleitet die Bahn die rechts derselben liegende Distriktsstrasse 0,8 km weit, in welcher Strecke der Taubach mittelst einer 9,0 m weiten offenen Brücke übersetzt wird, überschreitet hierauf die Strasse etwa 0,5 km vor dem Ort Wülfershausen und führt in gerader Richtung in einer Entfernung von 0,4 km südlich vom letztgenannten Ort vorbei über den von rechts sich herabziehenden flachen Berghang, um sich sodann mit 15 $^0/_{00}$ Gefälle ins Thal hinabzusenken. Nachdem der Marktflecken Saal a. S. dicht an dessen Südseite umfahren ist, überschreitet die Bahn ausserhalb Saal a. S. zuerst einen Mühlbach und dann zum vierten Mal das Saalethal auf 2 Brücken mit zusammen 5 Oeffnungen und 45 m Gesammtlichtweite. Von hier ab bleibt die Bahn bis nach Königshofen i. Gr. stets zwischen der Saale und dem Berghange rechts der letzteren, sich mehrfach an den theilweise steilen Fuss des Berghangs dicht anlehnend. Die Bahnlinie endet an der sogen. Tuchbleiche im Westen der Stadt Königshofen i. Gr. in einer Höhe von 275,500 m über dem Meeresspiegel. Die Länge der Bahn zwischen dem Mittel der Betriebshauptgebäude in Neustadt a. S. und Königshofen i. Gr. beträgt 23,253 km, die Gesammtlänge der geraden Strecken 55,9 % der ganzen Bahnlänge, die grösste Steigung in beiden Richtungen 15 $^0/_{00}$, der kleinste Bogenhalbmesser 180 m. Der grösste Zugwiderstand ergibt sich aus dem Zusammentreffen der grössten Steigung mit dem kleinsten Krümmungshalbmesser in beiden Richtungen zu $0{,}0249 = {}^1/_{40}$ des Zuggewichtes. Der Höhenunterschied zwischen den Stationen Neustadt a. S. und Königshofen i. Gr. beziffert 43,569 m, während die verlorenen Steigungen zusammen 27,95 m betragen. Der Unterbau der Bahn besteht aus Muschelkalkstein-Geschläge unter den eisernen Langschwellen und findet die Entwässerung durch Längs- und Querdohlen statt. Der Oberbau wurde aus Stahlschienen auf eisernen Langschwellen hergestellt. Ausser der Endstation Königshofen i. Gr. sind noch die Haltestellen Hollstadt, Wülfershausen, Saal a. S., Kleineibstadt und Grosseibstadt, sowie die Halteplätze Heustreu und Taubachsmühle errichtet. An Hochbauten kamen zur Ausführung in der Endstation Königshofen i. Gr. ein Betriebsgebäude mit Dienstraum und 2 Warteräumen, eine Wohnung für den Stationsvorstand mit zwei kleineren Familienwohnungen und 2 Einzelzimmern für Bedienstete; ferner ein Lokomotivschuppen mit 2 Ständen und kleiner Werkstätte nebst Wohnungsanbau für den Heizer; endlich eine zweithorige Ladehalle und ein Oekonomiegebäude, Waschküche, Holzlegen und die öffentlichen Aborte umfassend. Das Speisewasser der Lokomotive wird durch letztere mittelst Pulsometer aus einem Brunnenschachte in den Wasserbehälter des Lokomotivschuppens gehoben. Die Zwischenhaltestellen erhielten je ein kleines Gebäude mit Warte- und Dienstraum nebst angebauten Güterschuppen, an dem ein überdachtes Ladepodium bis auf 2,3 m vom Geleismittel vorspringt. Wohnräume wurden an den Haltestellen nicht vorgesehen, da der Dienst an jeder derselben von einem ortsansässigen Bahnagenten besorgt wird.

Mit Rücksicht auf die Sicherheit und Bequemlichkeit der Reisenden wurde an den Haltestellen der Warteraum an den Bahnsteig derart angeschlossen, dass letzterer durch den Güterschuppen von dem Warteraume nicht getrennt wird; die Haltestellgebäude sind demnach am durchgehenden Geleise, 5,0 m vom Geleismittel entfernt, so angelegt, dass die Reisenden vom Warteraume aus direkt auf den Bahnsteig und in die Personenwagen gelangen können, während gleichzeitig auch die Stückgüter am oben erwähnten Ladepodium des Güterschuppens aus- und eingeladen werden. Die Geleisanlage an den Haltestellen wurde in Anbetracht der stattfindenden Seilrangirung auf das Nothwendigste beschränkt, dabei aber berücksichtigt, dass eine Erweiterung der Anlage nach Maassgabe des örtlichen Bedürfnisses jeder Zeit ohne Nacherwerbung von Grund und Boden möglich sein soll. Vorläufig genügt an sämmtlichen Haltestellen ein sackförmiges Ladegeleis, das in der Richtung zur Hauptbahn-Anschlussstation Neustadt a. S. seitwärts vom Haltestellgebäude durch eine versperrbare Weiche an das durchgehende Geleise angeschlossen ist, da die von der Anschlussstation kommenden, am Stammzuge angehängten Güterwagen unter Benutzung des Rangirseils von dem Lokalbahnzuge in das Ladegeleis gezogen werden können, während der Zug bei der Mitnahme von Wagen nach der Anschlussstation lediglich eine Rückwärtsbewegung über die in das Ladegeleis der Haltestelle führende Weiche zu machen hat.

Der mit der Hardybremse ausgerüstete Lokalbahn-Stammzug ist in der Weise zusammengestellt, dass bei der Fahrt zur Anschlussstation hinter der Lokomotive der Postwagen mit der Abtheilung II. Klasse, sodann ein oder zwei Personenwagen III. Klasse mit dem Dienstraum für den Kondukteur und endlich der Stückgutwagen folgt. Eine Umstellung des Zuges findet an keiner der beiden Zugausgangs-Stationen statt; bei der Rückfahrt von der Anschlussstation befindet sich demnach der Stückgutwagen hinter der Lokomotive. Aus diesem Grunde ist der Güterschuppen an sämmtlichen Zwischenhaltestellen in der Richtung zur Endstation Königshofen i. Gr. und der Bahnsteig auf der Seite der Anschlussstation Neustadt a. S. angelegt, wodurch es ermöglicht ist, dass die Reisenden, wie bereits bemerkt, am Bahnsteig verkehren können, ohne hieran durch das gleichzeitige Ein- und Ausladen der Stückgüter behindert zu sein, da beim Anhalten des Zuges in beiden Fahrtrichtungen die Personenwagen an den Bahnsteig und der Stückgutwagen vor das überdachte Ladepodium des Güterschuppens zu stehen kommt. Die Lokalbahnstationen sind unter sich und mit der Station Neustadt a. S. durch eine Telephonleitung verbunden, die unmittelbar, sohin ohne Umschaltung in Neustadt a. S. an die Telephonlinie der Lokalbahn Neustadt a. S. - Bischofsheim v. Rhön aus dem Grunde angeschlossen wurde, weil der Betriebsleitung Bischofsheim

v. Rhön auch die Lokalbahn Neustadt a. S.-Königshofen i. Gr. unterstellt ist und die zweite Lokomotive der ersteren Bahnlinie auch für die Königshofener Bahn als Reserve zu dienen hat, die in Bedarfsfällen telephonisch zu verlangen wäre. Es verkehren zur Zeit 2 Züge täglich in beiden Richtungen mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 22,5 km in der Stunde und einer Gesammtfahrzeit von 1 Stunde 20 Minuten. Die verwendete dreiachsige Tenderlokomotive mit 22 t Dienstgewicht befördert auf der Maximalsteigung von 15 ‰ (1 : 66,7) eine Bruttolast von in maximo 120 t. In Königshofen i. Gr. ist an Dienstpersonal vorhanden 1 Stationsvorstand (Adjunkt), 1 Lokomotivführer, 1 fahrfertiger Heizer, 2 Kondukteure und 3 Tagelöhner für den Stationsmaschinenhaus-, Hilfsheizer- und Bremserdienst; hierzu kommen noch die 5 Bahnagenten an den Haltestellen und 1 Bahnaufseher und 2 Streckengänger, so dass der Personalstand der Lokalbahn ausschliesslich des Betriebsleiters 16 Mann beziffert.

Das Verkehrsgebiet, das, wie schon erwähnt, zu den fruchtbarsten Landstrichen Bayerns gehört, ist von einer durchweg wohlhabenden, hauptsächlich Ackerbau und Viehzucht treibenden Bevölkerung bewohnt; die Industrie dagegen ist nur wenig entwickelt. Die den eigenen Bedarf der Bevölkerung bedeutend übersteigende landwirthschaftliche Produktion bedingt einen sehr lebhaften Ausfuhrhandel, insbesondere auch an Vieh, der hinwieder einen starken Personenverkehr, sowie eine der Wohlhabenheit der Gegend entsprechende Einfuhr von Industrieerzeugnissen und Kolonialwaaren zur Folge hat. Neben diesen kommen Düngemittel und Brennholz, an welchem es mangelt, sowie Kohlen zur Einfuhr. Für die Zukunft darf eine Steigerung letzterer Einfuhr, insbesondere aber der Ausfuhr von Bausteinen und Gips erwartet werden, während auf eine lebhafte Entwickelung der Industrie bei der von den Handels- und Fabrik-Hauptplätzen entfernten Lage des Verkehrsgebietes, sowie dem Mangel an überschüssigen Arbeitskräften nicht gerechnet werden kann.

Es erübrigt noch, des Bauaufwandes zu erwähnen, der auf den Betrag von 1 207 000 *M.* festgesetzt ist. Von diesen Gesammtkosten fallen auf Rechnung der Interessenten die Ausgaben für Grunderwerbung und Lastenablösung, abzüglich der Kosten für Arealausscheidung, Vermarkung usw., mit rund 160 000 *M.*, so dass eine vom Staate aufgewendete Baukostensumme von 1 047 000 *M.* oder für das Kilometer rund 44 560 *M.* verbleibt.

Die Italienischen Bahnen vom finanziellen Standpunkt aus.

Ueber diesen Gegenstand hat ein noch unbekannter Verfasser mit zweifelloser Sachkenntniss und Berechtigung in der „Nuova Antologia“ eine bedeutsame Abhandlung veröffentlicht, aus welcher ein kurzer Auszug von allgemeinem Interesse sein dürfte. Zunächst erwähnt er einleitend, dass bei den Entwürfen für die Eisenbahnen Italiens von Hause aus den politischen Rücksichten ein grösserer Spielraum gewährt wurde als den volkswirthschaftlichen Erwägungen. Da die ersteren auf die Richtung der Bahnlinien wesentlichen Einfluss übten, so vollzog sich damit eine Zurückdrängung des unmittelbar dazu gehörigen Geldpunktes, sei es im Sinne einer überflüssigen Erhöhung der Anlage- und später der Betriebskosten, sei es bezüglich einer geringeren Ertragsfähigkeit gegenüber einem Vorwiegen der finanziellen Gesichtspunkte. Diese Verhältnisse hingen indessen mit der politischen Zerstückelung und mit den Besonderheiten oder den widerstreitenden Interessen der einzelnen kleinen Reiche zusammen. Ende 1892 waren rund 14 000 km Eisenbahnen im Betriebe, welche über 4 600 Millionen Lire kosteten; unter Hinzurechnung der jetzt noch im Bau befindlichen Linien steigert sich diese Ziffer auf 15 750 km, welche voraussichtlich im Jahre 1898 betriebsfähig sein werden, während die gesetzlich bereits festgestellten und demnächst in Bau zu gebenden Linien die Gesammtzahl auf rund 17 000 km erhöhen. Hiervon sind in dem fünfjährigen Zeitraum 1886/90 2 637 km für den Verkehr eröffnet worden, rund ein Fünftel des ganzen Netzes, mit einem Kostenbetrage von 1 200 Millionen Lire, d. h. von nahezu drei Zehnteln des g e s a m m t e n in 32 Jahren mit 4 061 Millionen aufgewendeten Anlagekapitals; der Jahresdurchschnitt betrug hiernach 531 km mit 240 Millionen Lire Anlagekosten. Diesem Durchschnitt am nächsten stellt sich derjenige für 1861/70 mit jährlich zwischen 400 und 500 km bei 120 Millionen Lire Jahreskosten. Zu berücksichtigen bleibt dabei, dass in 1886/90 allein auf den Hauptlinien 270 Millionen Lire dazu verwendet werden mussten, um die durch Verträge übernommenen Einzelnetze vom höheren Standpunkte aus in einer zweckmässigen Weise, sowie zur Bethätigung einiger militärischer Maassnahmen zu verbinden und auszubauen, sodass also immerhin ein nicht unbedeutendes Kapital in gewissem Sinne als unfruchtbar angelegt erscheinen konnte. Dies veranschaulicht beispielsweise der Sprung im Durchschnittsbetrage eines Baukilometers: 1885 = rund 306 000 L., 1890 = rund 335 000 L.

Die k i l o m e t r i s c h e E i n n a h m e und A u s g a b e stellte sich auf

Jahr	Länge	Roheinnahme	Betriebskosten	Reineinnahme
	km	in Tausenden Lire		
1860	1 666	24,9	13,2	11,7
1865	3 569	17,0	9,3	7,7
1870	6 032	16,6	9,6	7,0
1875	7 406	19,5	12,6	6,9
1880	8 515	21,1	14,4	6,7
1885	10 292	21,0	15,1	5,9
1890	13 133	19,5	13,8	5,7
1892	13 720	18,4	13,0	5,4

und zu den gleichen Zeitabschnitten betrug der reine B e t r i e b s ü b e r s c h u s s, in Beziehung gestellt zum erforderlichen V e r z i n s u n g s b e t r a g e und dem betriebsseitig nicht deckbaren A u s f a l l dabei:

Jahr	Anlagekapital Millionen L.	Betriebsüberschuss (für je 100 L. des Anlagekapitals) L.	zur Verzinsung nöthig	Ausfall dabei
			in Tausenden Lire	
1860	545,9	3,57	30,5	11,0
1865	1 041,5	2,63	66,2	38,8
1870	1 739,4	2,46	124,7	82,9
1875	2 331,3	2,24	160,2	108,2
1880	2 653,0	2,55	177,7	119,9
1885	3 221,1	1,89	204,3	143,4
1890	4 416,6	1,69	256,9	181,0
1892	4 606,9	1,63	265,7	190,7

In beiden Zusammenstellungen tritt, bei bedeutender Schwankung in der Roheinnahme, die stetige Verringerung der gesammten Reineinnahme wie des Betriebsüberschusses hervor, während Verzinsungserforderniss und Betriebsausfall stetig wachsen.

Die Ergebnisse für den Staat sind mannigfacher Art und bestehen nicht allein in der unmittelbaren Betheiligung an der Roheinnahme der drei grossen Netze, sondern auch in der Einnahme aus verschiedenen besonderen Steuern und Auflagen, sowie in mancherlei Ersparnissen (z. B. in der Unterhaltung verschiedener Landes-Verkehrswege und in der freien Beförderung bezw. den ermässigten Beförderungspreisen gewisser Güter oder auch Personen). Während nun in der Zeit von 1870—1880 die bestehenden Einzelbahnen sich thatsächlich in einem Einnahmeaufschwung befanden und den Anschein erweckten, die kilometrischen Einnahmen würden ihre Zunahme beibehalten, folgte der sachlich richtigen Systematisirung und Ausdehnung des Eisenbahnnetzes sowie den darauf gerichteten Hoffnungen die Enttäuschung: die kilometrischen Erträge blieben eine Zeit lang stehen und nahmen dann stetig und fühlbar ab. Ausser wiederholten volkswirthschaftlichen Krisen von besonders lähmendem Einfluss war es unverkennbar, dass Handel und Wandel nicht in dem erhofften Maasse blühten beziehentlich zunahmen, um gleichen Schritt mit der Ausdehnung des Bahnnetzes halten zu können, mit anderen Worten: Die Bahnlinien, welche den Verkehr fördern sollten, im grossen ganzen wie in den einzelnen Gegenden, müssen augenscheinlich dieser Voraussetzung nicht im richtigen Maasse entsprochen haben, und die gehoffte Wechselwirkung: „die Bahnlinien beleben den Verkehr, und der grössere Verkehr schafft den Bahnen eine gedeihliche Entwickelung“ blieb theilweise aus. Nach der Ansicht des Verfassers des fraglichen Aufsatzes in der „Nuova Antologia“ sieht sich daher Italien vor die Gewissensfrage gestellt, ob es, selbst bei einem fortschreitenden volkswirthschaftlichen Wiederaufblühen, in den nächsten Jahren der Vollendung der im Bau begriffenen 1 710 km wird näher treten dürfen, geschweige denn der Bauausschreibung

der noch ausstehenden neuen weiteren rund 1 100 km, und ob letzteres nicht bis auf bessere Zeiten zu verschieben wäre.

Nach der im „Archiv für Eisenbahnwesen" veröffentlichten Tabelle des Standes der Europäischen Eisenbahnen zu Ende 1891 betrug der mittlere Durchschnitt 6,4 km auf 10 000 Einwohner und 2,2 km auf je 100 qkm, welchem Durchschnitt Italien mit 4,4 km auf 10 000 Einwohner und 4,2 km auf je 100 qkm gegenübersteht. Da diese Angaben nicht als genügend erscheinen, um ein Zuviel oder Zuwenig der Bahnen Italiens beurtheilen zu können, ist in dem Aufsatz eine anderweitige Berechnung entwickelt wie folgt:

Bezeichnung	1870/75	1876/80	1881/85	1886/90	1886/90	1891/95
mittlere Ausdehnung des Bahnnetzes . . km	6 719	7 969	9 403	11 712	11 712	14 291
das mittlere Landesvermögen in Milliarden . . .	37,7	45,5	51,1	54,4	56,7	62,3
Prozente des Vorschreitens an Kilometern Eisenbahn	100	118	140	174	174	213
desgl. des allgemeinen mittleren Landesvermögens	100	121	136	144	150	165
Differenz der ersten Reihe gegen die zweite	0	— 3	+ 4	+ 30	+ 24	+ 48
vom Landesvermögen entfallen auf 1 km Eisenbahn (Millionen)	5,6	5,7	5,4	4,6	4,8	4,4

Für die drei ersten Jahrfünfte ist der Eigenthumswerth des Landes nach den statistischen Ausweisen im Durchschnitt festgestellt; für 1886/90 sind zwei Zeiträume vorgeführt, welche durch eine schwere Krisis (in der Zusammenstellung nicht besonders angegeben) getrennt sind, und für 1891/95 ist eine ruhige Weiterentwickelung des Nationalvermögens ohne unvorhergesehene störende Zwischenfälle angenommen. Die beiden letzten Zahlenreihen (Differenz und Verhältniss für 1 km Eisenbahn) reden auch ohne weitere Erklärung deutlich genug, wenngleich für den Italienischen Eisenbahnfachmann nicht angenehm. St.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3832 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 3913 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Statistik über die Dauer der Schienen (abgesandt am 18. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Der Reichshaushalts-Etat für 1894/95

schliesst in Einnahme und Ausgabe ab mit 1 305 632 229 *M.* (der Etat des laufenden Jahres beläuft sich auf 1 330 429 358 *M.*, so dass der neue Etat um 24 797 129 *M.* zurückbleibt).

Von den Ausgaben des Etats für 1894/95 entfallen 1 082 884 683 *M.* (gegen 1 028 769 679 *M.* im Jahre 1893/94) auf die fortdauernden, 83 925 726 (84 124 204) *M.* auf die einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats und 138 821 820 (217 535 475) *M.* auf die einmaligen Ausgaben des ausserordentlichen Etats.

Der Etat des Reichs-Eisenbahnamts weist eine Einnahme von 2 373 *M.* (— 141 *M.* als in 1893/94) auf. Die fortdauernden Ausgaben stellen sich auf 334 840 (+ 2 020) *M.* Einmalige Ausgaben im ordentlichen Etat sind nicht in Ansatz gebracht.

Der Etat für die Verwaltung der Reichseisenbahnen bringt an Einnahmen in Ansatz: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 13 474 000 (+ 731 000) *M.*, aus dem Güterverkehr 42 328 000 (+ 710 000) *M.*, aus der Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter 1 094 000 (+ 18 000) *M.*, aus der Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 1 362 000 (+ 25 000) *M.*, aus Veräusserungen herrührenden Beträgen 615 000 (+ 1 000) *M.*, aus verschiedenen sonstigen Einnahmen 586 700 (+ 11 700) *M.* und aus Wittwen- und Waisengeldbeiträgen 300 (— 2 700) *M.*, so dass sich die Summe der Einnahmen gegen das laufende Etatsjahr um 1 494 000 *M.* höher, auf 59 460 000 *M.* stellt. Die fortdauernden Ausgaben sind bei der Centralverwaltung wie im laufenden Jahre auf 95 900 *M.* angesetzt, bei der Betriebsverwaltung stellen sie sich wegen der Vermehrung des Personals und des nöthigen Umbaues der Geleise um 2 158 000 *M.* höher als in 1893/94, nämlich auf 39 283 000 *M.*, so dass sich eine Gesammtsumme der fortdauernden Ausgaben von 39 378 900 (+ 2 158 000) *M.* ergibt. Gegenüber der Einnahme von 59 460 000 *M.* ergibt sich somit ein Ueberschuss von 20 081 100 *M.* gegen einen solchen von 20 745 100 *M.* für das laufende Etatsjahr. An einmaligen Ausgaben im ausserordentlichen Etat sind im ganzen 12 605 750 (— 781 060) *M.* eingestellt worden. Davon kommen auf die Herstellung der Bahn von Mommenheim nach Saargemünd als letzte Rate 8 205 750 (+ 1 205 750) *M.*, auf die Herstellung der Bahn von Wingen nach Münzthal als zweite Rate 1 000 000 (+ 750 000) *M.*, auf den Umbau des Bahnhofes Saargemünd als zweite Rate 800 000 (+ 600 000) *M.*, auf die Erweiterung des Bahnhofes Mülhausen Nord usw. als erste Rate 1 500 000 *M.*, auf den Bau des Empfangsgebäudes auf dem Bahnhofe Hagenau als erste Rate 100 000 *M.* und auf die Vermehrung der Betriebsmittel 1 000 000 (— 500 000) *M.*

Unfälle im Monat September d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschl. Bayerns — im Monat September d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 3 Entgleisungen und 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 20 Entgleisungen und 16 Zusammenstösse in Stationen und 187 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 218 Personen verunglückt, sowie 58 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 102 unerheblich beschädigt.

Von den beförderten Reisenden wurden 5 getödtet und 12 verletzt und zwar entfallen: 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg, je 1 Tödtung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona, auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M., 3 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (linksrh.), je 2 Verletzungen auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld, zu Magdeburg und zu Hannover, je 1 Verletzung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt und auf die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 31 getödtet und 133 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 3 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 11 getödtet und 23 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 35 Beamte verletzt.

Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34 638,54 km Betriebslänge und 1 048 125 184 geförderten Achskilometern) 212 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckarbahn und in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Erfurt und zu Elberfeld die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 529,34 km Betriebslänge und 33 175 397 geförderten Achskilometern) 15 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Stargard-Cüstriner, auf der Lübeck-Büchener und auf der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Aus dem Oldenburgischen Landtage.

Der Landtag des Grossherzogthums wurde am 11. d. Mts. durch den Vorsitzenden des Staatsministeriums, Minister Jansen, eröffnet. Aus der Rede entnehmen wir die nachfolgenden, das Oldenburgische Eisenbahnnetz betreffenden Stellen:

„Die Verkehrsverhältnisse der Oldenburgischen Eisenbahnen haben auch in der verflossenen Finanzperiode einer fortschreitenden Entwickelung sich zu erfreuen gehabt und eine reichliche Verzinsung des Anlagekapitals ergeben, welche eine Dotirung des Eisenbahnbaufonds mit erheblichen Ueberschüssen gestattet hat. Aus dem mit möglichster Sorgfalt und Vorsicht bearbeiteten Voranschlag der Eisenbahn-Betriebskasse für 1894/96 werden Sie zugleich entnehmen, dass die Aufhebung des Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung und

die Ueberleitung der Einnahmen und Ausgaben desselben in den Voranschlag der Betriebskasse der Anregung des XXVI. Landtags entsprechend zur Durchführung gelangt ist. Das Oldenburgische Eisenbahnnetz hat in der vorigen Finanzperiode eine Erweiterung durch diejenigen Strecken der Vareler Ringbahn erfahren, welche dem Verkehr übergeben sind, während die übrigen Strecken dieser Bahn sich noch im Stadium der Ausführung befinden, aber gleichfalls in naher Zeit vollendet sein werden. Auch in betreff der Eisenbahn von Oldenburg nach Brake sind, nachdem die Verhandlungen wegen der Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastungen von seiten der betheiligten Gemeinden einen befriedigenden Abschluss gefunden haben, und Projekt und Kostenanschlag auf Grund der speziellen Vorarbeiten genehmigt sind, die Einleitungen dahin getroffen, dass mit der Ausführung des Baues alsbald vorgegangen werden kann. Wegen der Inangriffnahme des Ausbaues der Linien Delmenhorst-Wildeshausen-Vechta und Lohne-Hesepe in der nächsten Finanzperiode wird dem Landtag eine Vorlage gemacht werden."

Betriebseröffnungen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen wird die von der Königlich Bayerischen Eisenbahnverwaltung für Rechnung der Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Regierung erbaute, 10,722 km lange Lokalbahn von Rentwertshausen nach Römhild (mit den Zwischenstationen Queienfeld, Wolfmannshausen, Westenfeld und Haina) am 25. d. Mts. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Diese nach der Bahnordnung für Nebeneisenbahnen ausgerüstete Bahn ist vollspurig und wird mit Dampfkraft von der Bayerischen Staatseisenbahn - Verwaltung pachtweise betrieben.

Der kleinste Bogenhalbmesser der Bahn beträgt 180 m, weshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4,5 m festem Radstand verkehren können. Ebenso können auf die Lokalbahn Wagen mit mehr als 10 t Bruttolast für die Achse nicht übergehen.

Für Güterabfertigung ist nur die Endstation Römhild eingerichtet, während die Halteplätze Queienfeld, Wolfmannshausen, Westenfeld und Haina vorerst nur dem Personenverkehr dienen. Doch können auch an diesen Halteplätzen während des Zugaufenthaltes Expressgüter im Stückgewicht bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittelung des Kondukteurs zur Aufgabe gelangen.

Die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung im Lokalverkehr erfolgt am oder im Zuge durch den Kondukteur.

Die Betriebsleitung erhält ihren Sitz in der Station Rentwertshausen und wird dem Königlichen Oberbahnamt Bamberg unterstellt.

Ferner ist am 18. d. Mts. die 30,4 km lange Lokalbahn Kitzingen-Gerolzhofen für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Diese nach den Normen für Bahnen untergeordneter Bedeutung erbaute Lokalbahn ist vollspurig und wird mit Dampf betrieben. Der kleinste Bogenhalbmesser der Bahn beträgt 200 m.

Für Güterabfertigung sind die Haltestellen Kitzingen-Etwashausen, Grosslangheim, Kleinlangheim, Wiesentheid, Prichsenstadt, Stadelschwarzach, Lülsfeld und die Endstation Gerolzhofen eingerichtet, während die Halteplätze Reubelshof, Rüdenhausen-Feuerbach, Geesdorf, Järkendorf und Frankenwinheim hauptsächlich dem Personenverkehr dienen, da hier nur während des Zugsaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte von 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittelung des Kondukteurs zur Aufgabe gelangen können.

Die Abgabe der Fahrkarten und der Gepäckabfertigung im Lokalbahnverkehr erfolgt am oder im Zuge durch den Kondukteur.

Die Betriebsleitung erhält ihren Sitz in der Endstation Gerolzhofen und wird bis auf weiteres der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in München unterstellt.

Eröffnungen und Veränderungen in den Abfertigungsbefugnissen von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Wittenberge) zu Berlin unterstellte, zwischen den Stationen Nauen und Paulinenaue belegene Haltestelle am Berger-Damm wird am 1. Dezember d. J. für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck, sowie von Gütern in Wagenladungen dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Direktionsbezirk Berlin. Am 18. d. Mts. ist die zwischen den Stationen Klemzow und Butterfelde-Mohrin belegene Haltestelle Gross-Wubiser für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Bromberg. Die Haltestelle Zarnefanz ist seit dem 15. d. Mts. auch zur Abfertigung von Stück- und Eilgütern befugt. Ferner werden am 1. Dezember d. J. der Personenhaltepunkt Pritzig für den Güterverkehr und die Haltestelle Pischnitz für den gesammten Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet werden. In Pritzig ist die Abfertigung von Vieh in Wagenladungen und schwerwiegenden Fahrzeugen bis auf weiteres ausgeschlossen. In Pischnitz findet eine Annahme bezw. Auslieferung von Fahrzeugen nicht statt.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 1. Dezember d. J. wird die an der Bahnstrecke München-Simbach belegene Haltestelle Poing für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet werden.

Braunschweigische Landeseisenbahn. Am 1. Januar 1894 wird der Viehverkehr von und nach der Station Nienhagen a. N. gänzlich aufgehoben. Vom gleichen Tage werden Gütersendungen nach Nienhagen nur frankirt, von Nienhagen nur unfrankirt und in beiden Richtungen nur ohne Nachnahmebelastung zur Beförderung angenommen.

Bahnprojekt Trachenberg-Sulmierzyce.

In der letzten Stadtverordneten-Sitzung in Trachenberg wurde nach dem „Berl. Act." mitgetheilt, dass das Kriegsministerium aus strategischen Rücksichten die Genehmigung zum Bau der Kleinbahn Trachenberg-Militsch-Prausnitz-Sulmierzyce nicht ertheilt habe mit der Begründung, dass der Bau dieser Bahnstrecke in absehbarer Zeit als Vollbahn in Aussicht genommen sei.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Die Lokalbahn Forchheim - Höchstadt a. A. ist am 16. d. Mts. dem Königlichen Ober-Bahnamte Bamberg unterstellt worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Zur Absperrung der Bahnsteige.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 10. d. Mts. an die Königlichen Eisenbahndirektionen den nachstehenden Erlass gerichtet:

„Vielfache Beschwerden in der Presse über die bei Absperrung der Bahnsteige sich ergebenden Uebelstände veranlassen mich, der Königlichen Eisenbahndirektion zur Pflicht zu machen, dieser Angelegenheit eine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Wenn auch die Beschwerden häufig übertrieben sein mögen, so scheint es doch, dass auf einzelnen Bahnhöfen die Einrichtungen zur Absperrung nicht in zweckmässiger Weise getroffen sind, in anderen Fällen seitens der Bahnsteigschaffner und des sonst bei der Absperrung betheiligten Personals nicht mit der erforderlichen Rücksicht gegen das Publikum vorgegangen wird. Es wird sich deshalb empfehlen, nicht nur die zur dortseitigen Kenntniss kommenden Beschwerden, wenn erforderlich, an Ort und Stelle zu prüfen, sondern auch den Mitgliedern und Hilfsarbeitern der Direktion wie der Betriebsämter zur Pflicht zu machen, bei den Revisionsreisen ein besonderes Augenmerk darauf zu richten, ob und inwiefern bei der Absperrung der Bahnhöfe im einzelnen Mängel hervortreten bezw. Grund zu Beschwerden des Publikums gegeben wird.

Aus Anlass besonderer Fälle mache ich noch darauf aufmerksam, dass Reisende, welche wegen Verspätung eine Fahrkarte nicht mehr haben lösen können, an dem Betreten des Bahnsteigs nicht verhindert werden dürfen, in diesen Fällen jedoch dem betreffenden Schaffner oder Zugführer Mittheilung zu machen ist. Binnen 2 Monaten erwarte ich Bericht darüber, ob und welche Uebelstände bei der Durchführung der Bahnsteigsperre hervorgetreten und in welcher Weise dieselben abgestellt sind. Soweit etwa allgemeine Erlasse einer sofortigen Abhilfe entgegenstehen, sind entsprechende Anträge bald hierher zu richten."

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1892/93 bezw. 1892 ist festgestellt worden: 1. bei der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn auf 93 500 *M.*, 2. bei der Warstein-Lippstadter Eisenbahn auf 48 000 *M.*, 3. bei der Stargard-Cüstriner Eisenbahn auf 255 000 *M.*, 4. bei der Prignitzer Eisenbahn auf 101 250 *M.*, 5. bei der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn auf 34 668 *M.*, 6. bei der Stendal-Tangermünder Eisenbahn auf 62 800 *M.*, 7. bei der Dahme-Uckroer Eisenbahn auf 8 750 *M.*, 8. bei der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn auf 55 000 *M.*, 9. bei den Kreis Altenaer Schmalspurbahnen auf 22 000 *M.*, 10. bei der Neuhaldensleber Eisenbahn auf 52 875 *M.*, 11. bei der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn auf 4 295 *M.*, 12. bei der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn auf 68 880 *M.*, 13. bei der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn auf 3 500 *M.*,

14. bezüglich der Preussischen Strecken a) der Lübeck-Büchener Eisenbahn auf 827 264 ℳ, b) der Braunschweigischen Landeseisenbahn auf 13 374 ℳ, c) der Aachen-Mastrichter Eisenbahn auf 63 649 ℳ, d) der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn auf 164 297 ℳ, e) der Eisenberg-Crossener Eisenbahn auf 1 105 ℳ, f) der Eisenbahnen von Halberstadt nach Blankenburg und von Langenstein nach Derenburg zusammen auf 122 043 ℳ, g) der Hessischen Ludwigsbahn auf 59 125 ℳ.

Aus dem Betriebe der Schleswig-Angelner Eisenbahn, der Wermelskirchen-Burger Eisenbahn, der Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn und der Preussischen Strecken der Eisenbahn von Blankenburg nach Tanne ist ein kommunalabgabepflichtiges Reineinkommen für 1892/93 bezw. 1892 nicht erzielt worden.

Bezirks-Eisenbahnrath Köln.

In der am 11. d. Mts. abgehaltenen Sitzung wurden u. a. die Anträge auf Einlegung eines neuen Schnellzugpaares auf der Linie Köln-Hannover-Berlin ohne Platzkartenzuschlag, der Antrag auf Ermässigung der Eisenbahnfracht für Basaltsteine zur Ausfuhr nach Holland von Heckholzhausen-Oberlahnstein-Hafen, ferner die Anträge der Vertreter des Siegerlandes auf Einführung des Rohstofftarifs für den Kohlenverkehr im allgemeinen einstimmig angenommen. Der weitere Antrag Macco-Siegen auf Einführung eines Ausnahmetarifs für Puddelkohlen im Siegerlande gelangte in namentlicher Abstimmung mit 40 gegen 9 Stimmen ebenfalls zur Annahme.

Beförderung frostempfindlicher Güter.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona hat der Hamburger Handelskammer mitgetheilt, dass im Verkehr zwischen Hamburg, Ludwigslust, Wittenberge, Spandau und Berlin im kommenden Winter (vom 1. Dezember bis 31. März) versuchsweise frostempfindliche Güter, soweit solche als Eilgut aufgegeben werden, zur Beförderung in erwärmten Räumen der Packwagen zweier Eilgüterzüge werden übernommen werden.

Saatziger Kleinbahnen.

Durch Statut vom 28. September d. J. hat sich in Stargard i/P. zum Bau und Betrieb von Kleinbahnen, hauptsächlich im Kreise Saatzig, nach Maassgabe der Genehmigungsurkunde des Regierungspräsidenten zu Stettin vom 3. November d. J. eine Aktiengesellschaft konstituirt. Das Grundkapital beträgt 2 182 000 ℳ. Vorstand ist der Stadtbaurath Georg Sonnabend zu Stargard i. P.

Aus Russland.

Projektirte Verstaatlichung mehrerer Eisenbahnen.

Die Russische Regierung ist wiederum im Begriff einige Bahnen zu verstaatlichen und zwar:

zunächst die Mitauer Bahn (129 Werst). Nach der Konzessionsurkunde ist der Termin zur Verstaatlichung im September d. J. eingetreten, und steht somit dieser Aktion nichts im Wege;

sodann soll die Riga-Dwinsker (Dünaburger) Bahn (233 Werst), wie durchaus zuverlässige Nachrichten angeben, am 1. Januar 1894 in den Besitz des Staates übergehen. In diesem Falle werden jedoch einige, nicht ganz geringe Schwierigkeiten zu überwinden sein, denn das Allerhöchst bestätigte Statut gibt der Gesellschaft das Recht die Bahn bis zum Jahre 1936 zu besitzen. Es wird interessant sein den Weg kennen zu lernen, wie die Regierung trotz der bestehenden, statutarischen Bestimmung sich dennoch in den Besitz der Bahn bringen wird. Uebrigens gilt ja in Russland bekanntlich die Regel: aber der Bien muss, und damit lässt sich in Russland erstaunlich viel leisten;

ferner ist die Verstaatlichung der Südwestbahnen (2 837 Werst) nach wie vor auf der Tagesordnung. Aus Petersburg wird uns geschrieben, dass in dieser Frage 2 Projekte vorlägen. Nach dem einen soll die Regierung von ihrem, mit dem 8. Juni d. J. eingetretenen Recht Gebrauch machen und die Bahnen verstaatlichen, nach dem anderen, das von den Hauptaktionären der Gesellschaft der Südwestbahnen ausgeht, die Verstaatlichung noch auf 15 Jahre, also bis 1908, hinausgeschoben werden, wofür die Gesellschaft die Verpflichtung übernähme, in den Gouvernements Kiew, Podolien, Wolhynien, Chersson und Bessarabien 1 000 Werst weitspuriger Eisenbahnen zu bauen, die für die ökonomische Entwickelung des Gebiets nothwendig sind. Ferner wollen die Aktionäre der Regierung die Konzession machen, dass sie ihnen für die kommenden 15 Jahre nicht mehr 5 %, sondern nur noch 4,5 % zu garantiren brauche. Ausserdem hat die Gesellschaft sich erboten, den Bau und die Exploitation der projektirten Petersburg-Kiewer Bahn zu übernehmen, da aber dieses schon an und für sich ein sehr grosses Unternehmen ist, so will die Gesellschaft, dass diese Frage von der des Weiterbestehens der Südwestbahnen gesondert behandelt werde. — Welches von den beiden Projekten verwirklicht wird, ist noch unbekannt.

Frachtentarife von den Wolgahäfen.

Das Tarifkomitee hat beim Finanzministerium seine Revision der Tarife für Frachten von den Wolgahäfen beendigt. Was die Getreidefrachten betrifft, so sollen im Laufe des ganzen Jahres keinerlei Abweichungen von der allgemeinen Tarifformel stattfinden, für die Zeit der nächsten Navigation aber sollen folgende Sätze pro Pud bis nach Petersburg erhoben werden: von Rybinsk 11,72 Kop. für Getreide und 12,47 Kop. für Weizenmehl, von Jaroslaw 13 Kop., von Nishni 15 Kop., von Murom 15,70 Kop., von Kasan, Ssamara und Ssaratow 19 Kop. Für Naphtarückstände ist der Frachtsatz von Nishni unverändert geblieben; von Ssaratow aus werden 11,71 Kop. pro Pud bei der Beförderung in Wagen der Bahn und 9,62 Kop. bei der Beförderung in Cisternen erhoben, was gegen den früheren Tarif eine Erhöhung von 0,36 Kop. pro Pud bedeutet. Für Petroleum ist die Tarifdifferenz zwischen Ssaratow und Zarizyn von den bisherigen 2,50 Kop. auf 1,75 Kop. pro Pud herabgesetzt.

Einheitliche Leitung des Betriebes im Bau befindlicher Bahnlinien.

Das Eisenbahndepartement des Ministeriums der Verkehrsanstalten hat aus dem Umstande, dass auf den im Bau begriffenen Eisenbahnlinien, auf denen bereits für einzelne Strecken Arbeiterzüge zu verkehren anfangen, öfter Unglücksfälle vorkommen, welche meist dadurch veranlasst werden, dass auf einem Theil der Bahn die Bahnagenten nach besonderen Instruktionen des Hauptleiters des Baues arbeiten, während ein anderer Theil der Agenten bereits die Instruktionen für den regulären Passagier- und Frachtenverkehr anwendet, Veranlassung genommen, zu bestimmen, dass bis zur völligen Eröffnung einer Bahn alle Agenten für den Bahnverkehr einheitlich den besonderen Instruktionen des Hauptleiters des Baues unterworfen sind.

Erleichterungen für die Aushändigung von Frachten bei in Verlust gerathenen Frachtdokumenten.

Die bestehenden gesetzlichen, wie auch reglementarischen Bestimmungen in Russland, welche gegenwärtig dazu bestimmt sind, einen Modus zu schaffen, welcher es dem Empfänger, falls er das Frachtbriefduplikat verloren hat, ermöglicht, das für ihn auf der Bestimmungsstation lagernde Frachtgut abnehmen zu können, sind ungemein schwerfällig und daher den Verkehr belastend. Es sind dazu Publikationen in den Zeitungen zu erlassen, die 10—15 R. kosten. Dann ist eine Wartefrist von 1—2 Monaten festgesetzt, so dass bei kleineren Frachten die Empfänger überhaupt darauf verzichten, ihre Waare zu erhalten, und sie lieber auf der Auktion der nicht eingelösten Waaren zurückkaufen. Es kann aber auch ein Depot beigebracht werden, das den Werth der Sendung vollständig deckt und das ein ganzes Jahr bei der Verwaltung liegen bleiben muss. Da nun das Verlieren der Eisenbahndokumente bei den kleinen Leuten sehr häufig vorkommt, so plant jetzt das Ministerium der Verkehrsanstalten bedeutende Erleichterungen für die Aushändigung der Frachten, für welche die Dokumente verloren gegangen sind; u. a. soll statt der obligatorischen Publikation in den Zeitungen die Aushängung auf den Stationen über Verlust der Frachtdokumente genügen.

Der Kongress der Vertreter des Eisenbahn-Betriebspersonals

ist am 19./31. Oktober d. J. in Petersburg zusammengetreten; dem Kongress liegen mehr als 50 Fragen vor, darunter die Einführung einer direkten Russisch-Deutschen Kommunikation über Wirballen und beschleunigter Frachtzüge für Lebensmittel, die dem schnellen Verderben unterliegen, ferner das Projekt der Einrichtung von speziellen Wagen für die Beförderung von Milchprodukten auf weite Entfernungen, dann die Einrichtung obligatorischer Maassregeln zur Sicherung der Bremser vor dem Herabfallen von der Wagenplattform usw.

Fahrpreisermässigung.

Wie wir hören, beabsichtigt das Eisenbahndepartement den Preis der Fahrkarten für die Familien der Beamten und Militärpersonen um 30 % zu ermässigen. Diese Vergünstigung soll sich nur auf die II. und III. Wagenklasse beziehen und auf eine Bescheinigung der zuständigen Obrigkeit des betreffenden Militärs oder Beamten gewährt werden.

Aus Frankreich.

Genossenschaftliche Vereinigungen der Eisenbahnbediensteten.

Unter der Herrschaft des Genossenschaftsgesetzes von 1884 haben sich verschiedene Vereinigungen der Eisenbahnbediensteten gebildet, welche die Zeitschrift „La voie ferrée" in einer Abhandlung auf zwei Grundformen zurückführt. Die eine ist die „Berufsgenossenschaft der Eisenbahnbediensteten und verwandten Gewerbe" (Syndicat professionel des employés des chemins de fer et des industries similaires), die andere die „Rechtsschutzkammer der Eisenbahnbediensteten und Arbeiter" (Chambre syndicale des employés et ouvriers de chemins de fer). Die Berufsgenossenschaft ist am 18. April 1884 gegründet und zählt jetzt 7000 Mitglieder; in der Hauptversammlung vom 18. Mai 1893 änderte sie ihre Satzungen in der Weise, dass kein Vorsitzender mehr ernannt, die Anzahl der Verwaltungsräthe von 5 auf 9 erhöht und ein bevollmächtigter Verwaltungsrath (administrateur délégué) erwählt wurde. Die Geschäfte werden von einem Schriftwart (secrétaire général), der eigentlich den Verkehr mit der Aussenwelt zu besorgen hat, geführt. Die Berufsgenossenschaft hat besonders den Zweck, bei Streitigkeiten zwischen den Arbeitern und Arbeitgebern als Vermittler zu dienen; neben dieser Thätigkeit im Kleinen verfolgt sie aber auch allgemeine Gesichtspunkte, namentlich eine gerechtere Vertheilung der Arbeitsergebnisse. Doch bewegen sich ihre hervorstechenden Anstrengungen nicht in diesem Sinne, sondern sie bemüht sich in jedem Einzelfalle, die ihr gerechtfertigt erscheinenden Ansprüche ihrer Mitglieder durchzusetzen. Ihre Sprache zeichnet sich durch Klarheit und Aufrichtigkeit aus und enthält sich aller übermässigen Versprechungen; sie weiss wohl, dass man ihr diese Mässigung vorwirft, aber sie ist entschlossen, nur die Versöhnung und Beruhigung anzubahnen, denn die Freiheit könne nur durch allmähliche Fortschritte, durch verständige und beharrliche Wirksamkeit erworben werden. Die Berufsgenossenschaft weist also den Gedanken an irgend welchen plötzlichen Umsturz, der dem Arbeiter mit dem Wohlstand eine völlige Aenderung seiner Lage bringen würde, zurück; sie glaubt nicht an eine mehr oder weniger heftige und sofortige Neubildung der Verhältnisse, da diese nicht umgestürzt werden dürfen, sondern schrittweise zu vervollkommnen sind. Nach ihrer Ansicht muss sich die genossenschaftliche Einrichtung nach und nach entwickeln wie ein Lebewesen, dessen Ausbildung von niemand erzwungen werden kann.

Ganz anders ist das Ziel der später gegründeten Rechtsschutzkammer; bei ihr handelt es sich nicht um Vergleich oder Entwickelung, um langsamen und beharrlichen Fortschritt. Ihre ganze Lehre besteht in einem unbedingten Widerspruch gegen die Lebensbedingungen des Arbeiters in der jetzigen Gesellschaft und besonders im Eisenbahngewerbe. Ihre Ansprüche lassen keinen Abzug bezüglich der Zeit der Ausführung und der Ausdehnung der Forderungen zu; kurz sie ist eine Kampfwaffe und Bekehrungsanstalt. Die Rechtsschutzkammer bestrebt sich mit allen Kräften, unter den Eisenbahnbediensteten die Gedanken der ausgleichenden Gerechtigkeit auszubreiten und hat bei der Leichtgläubigkeit der Bediensteten solchen Erfolg, dass sie 32000 Mitglieder zählt. Aber ihre Ansprüche sind bei weitem höher als die Mittel, die ihr zu deren Verwirklichung zu Gebote stehen. In den Augen der Sozialisten haben die Stationsassistenten, Güterabfertigungsbeamten usw. dasselbe Interesse wie diejenigen Arbeiter und Bediensteten, welche die Rechtsschutzkammer vertritt; gleichwohl stellt man sie als abscheuliche Tyrannen hin und bemerkt nicht, dass es auf diesem Wege keine Grenzen für den Hass gibt. In sonderbarem Widerspruch greift die Rechtsschutzkammer die Dienstvorstände der Eisenbahnen bei jeder Gelegenheit in schmähender Weise an und wundert sich, dass sie bei ihnen keine wohlwollende oder gar herzliche Aufnahme findet, wenn ihre Vertreter persönliche Anliegen haben; dieses Verhältniss kann der menschlichen Natur nach gar nicht anders sein. Die Rechtsschutzkammer hat sich das Gebiet erwählt, auf dem sie steht; sie hat sich die Rolle zugetheilt, die sie spielt. Wenn sie irgendwelche tiefgreifende Aenderung in den Lebensbedingungen der Arbeiter herbeiführen will, so können ihre Mitglieder keine andere Behandlung beanspruchen; es ist daher folgewidrig, persönliche Aufgaben zu übernehmen, da sie sich ausserstand gesetzt hat, sie wirksam durchzuführen.

Vermiethung von Lagerplätzen auf den Südbahnstationen.

Die Vermiethung von Grund und Boden, der zum Eigenthum der Bahn gehört, zum Zweck von Lagerplätzen erfolgt bei der Südbahn nur unter der Bedingung, dass die Be- und Entladung der Wagen auf dem gemietheten Platze innerhalb 6 Stunden nach Bereitstellung der Wagen durch die Miether, und zwar auf ihre Kosten und Gefahr stattzufinden hat; ist diese 6stündige Frist verstrichen, so kann die Gesellschaft entweder die Be- und Entladung der Wagen von Amtswegen vornehmen lassen oder aber das im Ministerialerlass vom 26. April 1892, betreffend Festsetzung der Nebengebühren, vorgesehene Standgeld erheben. Durch Erlass vom 19. Dezember 1892 machte der Minister der öffentlichen Arbeiten die Gesellschaft darauf aufmerksam, dass die Gesellschaft zwar die Vermiethung von Stations-Lagerplätzen nach ihrem Ermessen regeln könne, dass diese Rechtshandlungen aber nur gemeinrechtlicher Art sein dürften; da nun der genannte Erlass die Ladefristen nicht auf 6, sondern auf 24 Stunden festsetze, so verlange er Auskunft über die Gründe dieses Vorgehens. Am 23. Januar d. J. gab die Gesellschaft folgende Aufklärung: Die Abweichung von dem Ministerialerlass erscheine ihr dadurch gerechtfertigt, dass die Miether dieser Plätze grössere Erleichterungen durch die Zufuhr ihrer Wagen in die Nähe ihrer Plätze hätten und dass die Verschubskosten durch diese Zufuhr erhöht würden; die Herabsetzung der Ladefrist auf 6 Stunden sei also nur ein Ausgleich für die den Miethern gebotenen besonderen Vortheile. Sie sei zugleich für die Gesellschaft und für die Miether vortheilhaft; für erstere, weil sie die Verfügbarkeit ihres Wagenparks beschleunige, für letztere, weil sie die leeren oder beladenen Wagen täglich zweimal nach ihren Lagerplätzen führen könnten. Alle Stations-Lagerplätze würden gewöhnlich von einem einzigen Geleise bedient und ohne die genannte Bestimmung würde die Nachlässigkeit oder das Uebelwollen eines Miethers alle Nachbarn verhindern, nach Ablauf der 6 Stunden einen neuen Schub Wagen zu empfangen. Da der Minister trotz der Bitte der Gesellschaft um Genehmigung der Bedingung auf deren Aufhebung beharrte, schlug die Gesellschaft einen entsprechenden Zusatz zu den Anwendungsbedingungen ihrer allgemeinen Tarife vor. Nach der Meinung der Aufsichtsbeamten ist die Frist von 6 Stunden vollkommen ausreichend und auch der Landes-Eisenbahnrath schloss sich diesem Gutachten an; er hielt es indessen nach Mittheilung der Zeitschrift „La voie ferrée" nicht für angezeigt, in die allgemeinen Tarife der Südbahn eine besondere Bestimmung zu einer Zeit aufzunehmen, wo man gerade eine vollständige Gleichmässigkeit bei allen Gesellschaften erstrebe, und er empfahl deshalb dem Minister, die fragliche Bedingung in ihrer jetzigen Form zu genehmigen.

Prüfung der Eisenbahn-Verkehrsinspektoren.

Von verschiedenen Seiten beschwert man sich darüber, dass die Anforderungen, welche an die Bewerber um eine Stelle als Eisenbahn-Verkehrsinspektor (inspecteur particulier de l'exploitation commercial des chemins de fer) gestellt werden, zu hoch seien; namentlich seien die zu lösenden Aufgaben zu umfangreich und die dafür bewilligte Zeit zu kurz. So sollen nach dem „Journal des transports" z. B. folgende 4 Fragen innerhalb 4 Stunden abgehandelt und erläutert werden: 1. Vor- und Nachtheile der auf dem Französischen Netze von allgemeinem Interesse gebräuchlichen Kilometer-, Staffel-, Differential-, Zonentarife und festen Sätze; ihre Folgen hinsichtlich des besonderen Interesses der Gesellschaften, hinsichtlich der allgemeinen Interessen der Verfrachter, besonders der im Wettbewerb stehenden, und hinsichtlich der Staatsinteressen; 2. Güteranmeldezettel; 3. allgemeine Anwendungsbedingungen, sofern sie allen Frachtgut-Ausnahmetarifen (tarifs spéciaux) der grossen Französischen Netze gemeinsam sind; 4. Schnitttarife (la sondure des tarifs). Aus dem Handelsrecht sind ferner folgende 4 Fragen gestellt worden: 1. Handlungsbücher; 2. Prozessverfahren vor den Handelsgerichten; 3. Güterbestätterer und Frachtfuhrleute; 4. die Bestimmung der Nichthaftbarkeit in den Eisenbahn-Ausnahmetarifen.

Zollerhebung auf den Grenzbahnhöfen.

Die durch Rundschreiben des General-Zolldirektors vom 11. September 1817 eingeführte vielsprachige Bekanntmachung gab den nach Frankreich kommenden Reisenden zwar Kenntniss von den gesetzlichen Verpflichtungen gegen die Zollverwaltung und von den Folgen etwaiger Gesetzesübertretungen, das Hauptgewicht war aber in die mündliche Belehrung gelegt. Eine durch Rundschreiben vom 16. März 1843 eingeführte Umarbeitung war so eingehend abgefasst, dass sie nebenbei als Dienstanweisung für die Beamten dienen konnte, und zugleich derart eingerichtet, dass sie bei Ankunft der Dampfer, Fuhrwerke, Posten usw. den Reisenden leichter mitgetheilt werden konnte; immerhin waren aber die Beamten dem nicht überhoben, auf einzelne Anfragen Auskunft zu geben. Heute haben einerseits die Beamten vollständige Berufsanweisungen zur Verfügung, andererseits können die Reisenden in Anbetracht dessen, dass sie in grosser Anzahl mit den Zügen ankommen und die kurzen Aufenthalte der Züge ihnen nur wenig Zeit lassen, nur durch mündliche Erklärungen über die Höhe einzelner Zölle oder über Zollbefreiungen unterrichtet werden. Da es nun bei der Zolldurchsuchung auf den Grenzbahnhöfen hauptsächlich auf die Beseitigung von Missverständnissen ankommt, so genügt es, wenn die Zollbeamten

durch ihre Dienstanweisung über ihre Pflichten unterrichtet sind, während den Reisenden eine klare und genaue Bekanntmachung Aufschluss über die wesentlichen Bestimmungen gibt. Der General-Zolldirektor hat demnach eine neue Bekanntmachung nebst Russischer, Englischer, Deutscher, Spanischer und Italienischer Uebersetzung herstellen lassen und deren Aushang in den Zollämtern sowie den Zollstationen der Eisenbahnen und Dampfschiffe durch Rundschreiben vom 9. Oktober d. J. angeordnet. Zugleich hat der General-Zolldirektor den Beamten unter Erinnerung an sein Rundschreiben vom 10. September 1887 ein entgegenkommendes, aber würdevolles Verhalten den Reisenden gegenüber vorgeschrieben.

Diese neuerliche Bekanntmachung bestimmt folgendes: „Das Gesetz legt den nach Frankreich kommenden Reisenden unter Androhung der Wegnahme, von Geldstrafe und in gewissen Fällen von Gefängniss die Pflicht auf, die Geld- und Silbersachen, Kolonialwaaren, Gewebe in Stücken, neue Kleidungsstücke und Wäsche, alkoholische Getränke und überhaupt alle nicht gebrauchten Gegenstände, die sie entweder an ihrem Körper oder in ihrem Gepäck aus dem Auslande mitbringen, den Zollbeamten genau anzugeben und zur Prüfung vorzulegen. Unbedingt verboten sind folgende Gegenstände und müssen, selbst wenn sie vor der Prüfung angegeben sind, zurückgeschickt oder der Zollbehörde übergeben werden: Zündhölzer, Pulver und geladene Gewehre, Spielkarten, Büchernachdrucke, ausländische Scheidemünzen, die im Tarif nicht benannten zusammengesetzten Arzneien, die von der Regierung verbotenen Schriften, Bilder, Kupferstiche usw. Das Verbot, welches auch Tabak, Cigarren und Cigarretten trifft, erstreckt sich nicht auf die regelmässig angegebenen Reisevorräthe; diese werden ausnahmsweise zugelassen und kosten an Zoll: Cigarren und Cigarretten 36 Frcs., Rauchtabak der Levante 25 Frcs., anderer Rauchtabak, ferner Kau- und Schnupftabak je 15 Frcs. für 1 kg. Die Zollverwaltung hat weder für die Beförderung, Oeffnung und Schliessung der Gepäckstücke zu sorgen, noch hat sie irgend welche aus diesen Verrichtungen entstehende Kosten zu tragen; sie erhebt lediglich die Gebühren des Staatsschatzes und gibt darüber durch einen besonderen Stempel Quittung.

Aus Afrika.

Südafrikanische Republik (Transvaal).

Der Volksraad der Südafrikanischen Republik hat am 25. August d. J. folgenden Beschluss gefasst:

„In Anbetracht dessen, dass die Linie Delagoabai-Pretoria noch nicht bis zu letzterer Stadt gebaut ist, und dass erst verschiedene Hindernisse beseitigt werden müssen, bevor die Linie von Charlestown (Natal) nach Johannesburg in Angriff genommen werden kann, ferner unter Berücksichtigung der Interessen der südöstlichen Bezirke des Landes, sowie der freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Republik und der Kolonie Natal beschliesst der Volksraad a) den Bau dieser Linie zu genehmigen; b) die Regierung aufzufordern, sofort die erforderlichen Maassnahmen zur Beseitigung der gegenwärtigen Hindernisse zu ergreifen; c) Angebote für den Bau dieser Linie auf dem Verdingungswege entgegenzunehmen und alle vom Volksraad für nothwendig erachteten Vorbereitungen zu machen.“

Die beschlossene Neubaulinie, welche eine Länge von etwa 200 km erhalten wird, geht aus von der Grenzstation Charlestown der Staatsbahn Natal-Ladismith-Charlestown und führt in der Republik über die Städte Standerton und Heidelberg nach Elandsfontein, dem Knotenpunkt der Süd- und der Witwatersrandlinie der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahn. (Vergl. Nr. 11 S. 102 d. Ztg.).

Kongostaat.

Der Direktor des „Moniteur des intérêts matériels,“ Georges de Laveleye, der zugleich Mitglied des Verwaltungsrathes der Kongo - Eisenbahngesellschaft ist, hat Anfang Juli d. J. auf einer Reise nach dem Kongo die Bahnarbeiten besichtigt und seine Eindrücke in der von ihm geleiteten Zeitschrift wiedergegeben. Wir entnehmen seiner Darstellung folgendes:

Die Unternehmung hat die Uebergangszeit zwischen den Schwierigkeiten des Anfangs und den Erleichterungen des Fortschreitens hinter sich und ist in regelmässige Bauverhältnisse eingetreten, sodass jede Anstrengung auch ihre entsprechende Wirkung hervorbringt. Das war nicht so, als die Landungsvorrichtungen beim Ausgangsbahnhof Matadi noch nicht vollendet waren, als sich der Bahnkörper noch nicht gesackt hatte und für die Dienstzüge noch wenig geeignet war, als sich die Werkplätze noch nicht genügend ausbreiten konnten, als noch die Herstellung der Brücken den Baufortschritt hemmte und als noch die Arbeiterfrage brennend war. Heute sind die Anlagen in Matadi vollendet und es bedarf nur des äusserlichen Aufputzes, um die amtliche Eröffnung vornehmen zu können. Auf den ersten 25 km sind die Nachbesserungsarbeiten und besonders die Befestigungen, die nach der letzten Regenzeit für nothwendig erkannt wurden, ausgeführt. Auf dieser Anfangsstrecke fährt man wie auf einer im Betriebe befindlichen Bahn und man hat keine anderen Vorsichtsmaassregeln zu treffen, als die durch die starken Steigungen und Krümmungen bedingten. Diese Strecke längs des Kongo und des Mpozo bis zur Brücke über letzteren Fluss wird stets als ein kleines Wunder betrachtet werden. Die Lokomotive verkehrt jetzt bis Kilometer 31, obwohl das Geleise schon bis Kilometer 34 gelegt ist; aber die Aufbringung von 3 Brücken hat einige Verzögerung verursacht, weil die Brückenbauer nicht arbeiten konnten. Man ist nämlich in Afrika von dem gerinsten Ereigniss, von einem Fieberanfall, welcher den weissen Handwerker einige Tage von den Werkplätzen fern hält, abhängig. Diese Zufälle, die übrigens immer seltener werden, würden längst die Bauleitung entmuthigt haben, wenn nicht die Kongobahn für die Entwickelung des Kongostaates so wesentlich und ihr Ziel so klar vorgesteckt wäre.

Während man in der letzten Trockenzeit nur Leute aus Barbados und Chinesen, die sich nicht an das Klima gewöhnen konnten, zur Verfügung hatte, sind jetzt die Arbeitsstätten mit Elminas und Senegalesen angefüllt, die sich willig den Anordnungen fügen und als geschickt erweisen. Zum ersten Male seit dem Beginn der Bauten haben sich auch die Eingeborenen der Kongogegend zur Arbeit angeboten und man hat sie sogar bei der schwierigen Arbeit des Schienenlegens mit Nutzen verwenden können. Bei Kilometer 34 verlässt man die Schienenleger und kommt zu den Erdarbeitern, die bis N'Kentghé (Kilometer 40) beschäftigt sind. Bei N'Kentghé schneidet die Bahn die Karawanenstrasse und soll ihre erste Station erhalten, bis zu der in 3 Monaten (also im Oktober) der Betrieb vorläufig eröffnet werden soll; jetzt befinden sich dort nur ein Lager und Schutzräume für die Arbeiter, in 3 Monaten werden dort aber eine Station des Staates, Waarenlager für ihn, Belgische und Holländische Verkaufsläden, sowie Englische und Amerikanische Missionsanstalten errichtet sein. Während sich jetzt in N'Kentghé nur ein Haltepunkt der Trägerkarawanen befindet, wird es bald der Umschlagsplatz zwischen dem Eisenbahnverkehr und dem Trägerdienst sein.

Bei Kilometer 40 ändert sich die Gegend. Die Thäler werden breiter, der Pflanzenwuchs wird üppiger und die grossen Bodenschwierigkeiten werden seltener oder verschwinden ganz; in den Bauverhältnissen geht also eine vollkommene Wandlung vor. Der zweite Bauabschnitt soll bis Kilometer 100 reichen. Die Zweifel an der Ausführbarkeit des Unternehmens, welche infolge des langsamen Fortschritts der ersten Arbeiten, sowie angesichts der Schwierigkeiten in der Mulde von Matadi und an den Ufern des Mpozo naturgemäss erweckt wurden, sind vollkommen zerstreut. Wohl wird Boma der Verwaltungssitz des Kongostaates bleiben, aber Matadi wird die Handelshauptstadt des Kongobeckens werden.

Algerien.

Nach einem Bericht des Ober-Strassenaufsehers an den Präfekten ist der Stand der Bauarbeiten an den im Departement Algier konzessionirten Strassenbahnen folgender:

Bezüglich der Linie Saint Eugène-Rovigo nebst Zweigbahn nach dem Hafen von Algier wird die Leitung des Ingenieurwesens in kurzem aufgefordert werden, die Bauarbeiten an dem Durchzug durch die Nordbefestigungen von Algier zu unternehmen. Der Konzessionsinhaber, der alle übrigen Bauten der Linie auszuführen hat, hat seine Werkplätze bereits eröffnet.

Die Linie El Affrun-Marengo ist im Bau begriffen, genaue Nachrichten darüber können aber nur von den staatlichen Eisenbahn-Aufsichtsstellen gegeben werden.

Bezüglich der Linie Algier-Koléa wird der Gesammtentwurf sowie der Einzelentwurf für die Anfangsstrecke von den Hafenkais in Algier bis nach les Deux Moulins von der Brücken- und Strassenverwaltung festgestellt und der Einzelentwurf für die Strecke Guyoville-Koléa vorbereitet. Die Vorarbeiten für die Anfangsstrecke werden erst im April 1894 beendet sein, weil dies die schwierigste aller vom Departement konzessionirten Linien ist.

Für die Linie Dellys-Boghni stellt die Brücken- und Strassenbahnverwaltung den Bahnkörper her. Um die Strassenbahn zwischen Dellys und dem Bahnhof le Camp du Maréchal der Ostalgerischen Bahn dem Betriebe übergeben zu können, sind nur noch die beiden Endstrecken von etwa 3,2 km Länge auszuführen und werden im Frühjahr 1894 vollendet sein. Auch auf den übrigen 12 km der Linien sind die Arbeiten schon weit vorgeschritten.

Bezüglich der Linien Adélia-Miliana, Affreville-Amoura und Algier (Süd)-Douéra hat sich die Lage seit 31. März 1892 nicht geändert.

Die Arbeiten an der Linie Tenes-Orleansville nebst Zweigbahn nach Malakoff sind kräftig gefördert worden; es sind etwa noch 1 000 000 Frcs. auszugeben, von denen 700 000 bis 800 000 auf den 1,2 km langen Boukaratunnel entfallen.

Die Vorarbeiten für die Zahnradbahn von Algier (Kriegsrath) nach El Biar sind dem Konzessionsinhaber überlassen worden; der Anschluss an die Linie Saint Eugène-Rovigo ist in einem gemischten Ausschuss berathen worden und dürfte in kurzem endgültig festgesetzt werden.

Nach dem Wunsche des Generalrathes sollen die Vorarbeiten für die Verlängerung der Linie Saint Eugène-Rovigo nach Bouinan, Boufarik und Blidah, sowie für andere gewünschte Ausdehnungen vom Konzessionsinhaber der Stammlinie ohne Kosten für das Departement angefertigt werden. Wird ihm aber die Konzession für die neuen Linien innerhalb einer bestimmten Frist nicht bewilligt, so ist ihm als Entschädigung für seine Ausgaben eine Summe von 150 Francs für 1 km zu zahlen.

Obock (Somaliküste).

In der an der Somaliküste gelegenen Französischen Kolonie Obock hat man einen Postdienst durch Kameelreiter eingeführt. Der Preis beträgt 5 Frcs. für 50 g.

Erkenntnisse oberer Gerichte.

v. O. **Haftung der Eisenbahnverwaltung für Gegenstände, welche die Reisenden bei sich tragen.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Ersatzpflicht der Eisenbahnverwaltung für den bei einem Eisenbahnunfall erlittenen Verlust (einer Brieftasche mit 700 *M.* in Papiergeld) seitens eines Reisenden folgt aus dem Transportvertrage, den Kläger mit ihr durch Lösung der Fahrkarte abgeschlossen hat. Kläger will die Brieftasche mit den 700 *M.* auf der Fahrt in seiner inneren Rocktasche bei sich getragen haben. Zwar können die Gegenstände, die der Reisende unmittelbar auf seinem Leibe bei sich trägt, wie Kleider, oder die er unmittelbar mit sich führt, wie Geld und Uhr, nicht dem Begriff von Reisegepäck (näher Handgepäck) unterstellt werden, von dem Art. 425 Nr. 1 H.-G.-B. u. §§ 27, 29 Abs. 3 des Eisenbahn-Betriebsreglements handeln. Von jenen Gegenständen spricht das Reglement nicht, allein ihre rechtliche Lage kann keine andere sein als die des Handgepäcks, schon weil sich eine Grenzlinie nicht ziehen lässt und derselbe Gegenstand auf derselben Reise bald als Handgepäck erscheinen, bald der anderen Art von Sachen angehören kann. Wie bei dem Handgepäck, so kommt auch bezüglich der anderen vom Reisenden in den Personenwagen von ihm mitgenommenen, von ihm unmittelbar an seiner Person mitgeführten Gegenständen ein Transportvertrag zustande. In dem Betriebsreglement, besonders § 22, ist bestimmt, welche Gegenstände der Reisende in den Personenwagen mitnehmen darf. Damit hat die Eisenbahnverwaltung erklärt, dass sie diejenigen Gegenstände, welche der Reisende berechtigter Weise mit sich nimmt, um den Preis der Fahrkarte an den Ort, auf den die Fahrkarte lautet, mitführen wolle und selbstverständlich will auch der Reisende sie mit sich an jenen Ort gebracht sehen. Wenn sich keine reglementswidrigen Sachen darunter befinden, ist dies ein Recht des Reisenden und nicht eine Vergünstigung der Eisenbahnverwaltung; es kommt auch nicht darauf an, ob letztere die einzelnen eingebrachten Sachen kennt oder nicht; es verhält sich dies ebenso wie mit dem Handgepäck; auch hier kennt die Eisenbahnverwaltung den Inhalt des Handkoffers, den der Reisende bei sich trägt, nicht, und doch kommt der Transportvertrag nicht blos hinsichtlich des Koffers, sondern auch hinsichts seines Inhalts zustande und die Eisenbahn haftet für diesen Inhalt (§ 29 Abs. 3 Betr.-Regl.).

Es bedarf keiner Entscheidung der Frage, ob nicht die Eisenbahnverwaltung, wie bei dem Handgepäck, so auch bei diesen Sachen von der Haftung aus Art. 395 H.-G.-B.'s sowie für custodia um deswillen frei sei, weil der Reisende diese Gegenstände in seinem Gewahrsam behalte und sie selbst beaufsichtigen wolle, während die Eisenbahnverwaltung gar nicht in der Lage sei, sie zu überwachen und ihr daher der Beweis nicht zugemuthet werden könne, dass eine Sache dieser Art ohne ihr Verschulden verloren gegangen oder beschädigt worden sei; jedenfalls ist durch den Transportvertrag die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung begründet, dafür zu haften, dass nicht der Reisende und die von ihm mitgeführten Gegenstände durch schuldhafte positive Handlungen oder Unterlassungen ihrer eigenen, zum Transport verwendeten Leute verletzt oder beschädigt werden; bezüglich des Handgepäcks ergibt sich dies aus Art. 425 Nr. 1 des H.-G.-B.'s und § 29 des Reglements und es darf diese Haftung nicht weiter eingeschränkt werden und was die von dem Reisenden mitgetragenen Sachen betrifft, so folgt jene Verpflichtung aus fr. 2557, fr. 41 loc. cond. 192. Im Grunde bestreitet die Beklagte diese Verbindlichkeit an sich nicht; sie hat die Ersatzpflicht für die beschädigten Kleidungsstücke des Klägers anerkannt; sie will nur die Haftpflicht auf diejenigen Gegenstände beschränken, welche der Kläger sichtbar an sich trage, wie Kleidung und Handgepäck. In dem Eisenbahn-Betriebsreglement ist eine solche Bestimmung und eine Einschränkung auf gewisse Gegenstände nicht enthalten und dort vorgeschrieben, dass feuergefährliche Dinge usw. nicht in den Wagen genommen werden dürfen, aber es ergibt sich aus dem Reglement nicht, dass der Reisende des Ersatzes verlustig gehe, wenn er Gegenstände von höherem Werthe mitnehme; es ist nicht vorgeschrieben, solche als Passagiergut aufzugeben. Die Unterscheidung, welche Beklagte machen will, ist nicht zu billigen; es ist nicht ersichtlich, warum der Umstand, ob der Reisende eine Sache sichtbar oder nicht sichtbar bei sich trägt, für die Haftpflicht maassgebend sein soll. Die Eisenbahnverwaltung hat für das Handgepäck zu haften, ohne dass der Inhalt der Reisetasche, des Handkoffers usw. sichtbar ist. Gegenstände, die der Reisende sichtbar an sich trägt, können sehr werthvoll sein, wie Ringe oder andere Schmuckgegenstände; es ist rein zufällig, ob eine mitgeführte Sache sichtbar wird oder nicht; der Beamte, der die Fahrkarte ausgibt, überzeugt sich nicht, was der Reisende bei sich trage, und das Fahrpersonal wendet keine grössere oder geringere Vorsicht an, je nachdem die Reisenden viel oder wenig Handgepäck bei sich haben und mehr oder weniger Schmuck an ihnen sichtbar ist. Aus diesem Grunde und weil dort nur von dem Güterverkehr und der Haftung ex recepto die Rede ist, kann auch Art. 395 Abs. 2 des H.-G.-B.'s nicht zur Anwendung kommen.

Es könnte sich noch fragen, ob nicht etwa die Eisenbahnverwaltung nur für solche Gegenstände hafte, die man bei einer Eisenbahnreise bei sich zu tragen pflegt, oder die allein man vorsichtshalber bei sich tragen soll. Diese Frage braucht jedoch nicht entschieden zu werden, denn der Betrag von 700 *M.* ist nicht so erheblich, dass die Reisenden nicht vielfach solche Summen bei sich trügen, dass Anstand zu nehmen wäre, sie in den Personenwagen mitzunehmen und dass ihretwegen besondere Vorsichtsmaassregeln geboten erschienen." (Erk. des I. Senats des Ob.-Landgerichts Stuttgart vom 13. Februar 1891; Seuffert, Archiv, N. F., Bd. XVIII, S. 439 ff.)

v. O. **Die Lohnlisten und Lohnbücher der Bahnmeister sind nicht öffentliche Urkunden.** Aus den Entscheidungsgründen: „Angeklagter ist in seiner Eigenschaft als Bahnmeister nicht als ein zur Aufnahme öffentlicher Urkunden befugter Beamter anzusehen. Allerdings ist er Beamter im Sinne des § 359 R.-Strf.-G.-Bs., auch lag ihm ob, im Interesse der Königlichen Eisenbahnverwaltung, also im staatlichen Interesse, gewisse „Lohnbücher" und „Lohnlisten" zu führen, welche als Grundlagen für die Berechnung der Löhne an die Eisenbahn-Streckenarbeiter zu dienen hatten; insofern sollten diese Bücher und Listen der Staatsverwaltung zugleich Beweismittel für die Höhe der Löhne sein. Allein daraus folgt nicht, dass die Eintragungen in die fraglichen Bücher und Listen „öffentliche Urkunden", die Bücher und Listen selbst „öffentliche Bücher und Register" seien; der Vorderrichter hat vielmehr mit Bezugnahme auf das Urtheil vom 23. Dezember 1879 die Eigenschaft als „öffentlicher" Urkunden bezl. Bücher und Register zutreffend verneint. Denn die Lohnbücher und Register wurden nur geführt im Interesse des sogen. Inneren Dienstes; eine Beweiskraft für und gegen jeden Dritten wohnt ihnen nicht bei; ihr Zweck geht keineswegs dahin, die von ihnen wiedergegebenen Thatsachen zum öffentlichen Glauben zu beurkunden. Direkt beweisend sind sie im Grunde nur gegenüber dem Beamten selbst, der sie geführt hat; schon im Verhältnisse zu den Arbeitern, deren Lohnansprüche durch die Lohnbücher und Lohnlisten ersichtlich gemacht werden sollen, würden sie der Unterstützung durch andere Beweismittel bedürfen. Es trifft demnach auch hier zu, dass der Staat diesen Büchern und Listen nur als Privatinteressent gegenübersteht." (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 25. Oktober 1892; Jurist. Wochenschr. 1892 S. 502).

Vom Büchertisch.

Alexander Tobien, Sekretär der handelsstatistischen Sektion des Rigaer Börsenkomitees, hat soeben ein umfangreiches statistisches Werk, betitelt: **„Ergebnisse der Rigaer Handelsstatistik aus den Jahren 1866—1891"**, erscheinen lassen. Das Werk zerfällt in zwei Theile, von denen der erste die geschichtliche Entwickelung des Handelsplatzes bietet und auf 85 Seiten (Gross-Quartformat) in sehr übersichtlicher, präziser Form das weitschichtige Zahlenmaterial des zweiten Theiles, der 161 Seiten einnimmt, zusammenfasst.

Bei den stetig geringer werdenden Arbeiten in Deutscher Sprache und bei der Bedeutung, die der Handelsplatz Riga als Ostseehafen für Deutschland hat, können derartige Publika-

tionen, wie die vorliegende, in Deutschland nur gern aufgenommen werden, namentlich kann in dem vorliegenden Falle das Studium noch ganz besonders empfohlen werden, da das Werk neben seiner streng wissenschaftlichen Behandlung des Stoffes, sich durch eine sehr gefällige Schreibweise des Verfassers vortheilhaft auszeichnet, wodurch die interessante und werthvolle Arbeit sich auch die Anerkennung eines weiteren Leserkreises verdienen und dessen Interesse sich erhalten wird.

Verschiedenes.

Eisenbahn-Central-Abrechnungsbüreau in Ungarn.

Aus dem vom Verwaltungsausschusse des Eisenbahn-Central-Abrechnungsbüreaus für das Geschäftsjahr 1892 herausgegebenen Rechenschaftsberichte entnehmen wir nachstehende Daten:

Das Büreau zählt 32 Theilnehmer, welche 130 Stimmen repräsentiren. Insgesammt waren 129 Bedienstete in demselben beschäftigt und betrug der Kostenaufwand des Büreaus 136 679,61 kr., wobei hervorzuheben ist, dass sich eine Repartitionsposition auf 3,5 kr. stellt.

Im Verbandsverkehr wurden nach 528 101 behandelten Repartitionspositionen 8 626 504 fl., im Anschlussverkehr nach 661 715 Güterkarten mit 1 108 546 Kalkulationspositionen 4 263 105 fl., in den Lokalbahnverkehren nach 639 431 Güterkarten 4 791 900 fl. an Einnahmen abgerechnet. Rückrechnungen wurden in 22 374 Verkehrsrelationen gepflogen und hierbei 2 893 805 fl. rückgerechnet. Kartellabrechnungen wurden 19 finalisirt und 267 228 fl. an Saldi ausgeglichen. Rückrechnungen, Mängelserläuterungen, Austragung von Abrechnungsanständen, Reexpeditionsabrechnungen usw. fanden auf Grund von 16 500 Akten, die 117 267 Repartitionspositionen involvirten, statt. Im Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Verband wurden 2 618 827 Frcs. an Einnahmen abgerechnet.

Abgerechnet wurden überhaupt 34 148 308 fl. Noten, 51 926 fl. Gold, 431 645 ℳ, 4 019 812 Frcs. und 372 R.

Der Ausgleich der aus den Generalabrechnungen resultirenden Saldi erfolgte bei der gemeinsamen Saldirungsstelle in Wien, jener aus dem Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Güterverkehr bei der Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin und jener aus den Lokalbahnverkehren bei den Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Zwischen dem Eisenbahn-Central-Abrechnungsbüreau in Oesterreich und jenem in Ungarn fand eine Arbeitstheilung in der Weise statt, dass die Abrechnung für die nach Oesterreich beförderten Güter in Wien und für die nach Ungarn transportirten Güter in Szegedin zu erfolgen hat. Diese Arbeitstheilung gelangte im Berichtsjahre zum ersten Male zur Durchführung und zeigt sich der Effekt dieser Maassnahmen darin, dass das Büreau in Szegedin bei nahezu gleicher Anzahl von Repartitionspositionen, d. i. bei gleich grosser Arbeitsleistung, gegen 6 Millionen Gulden weniger an Einnahmen abrechnete, welcher Umstand darin seine Erklärung findet, dass in der Richtung nach Oesterreich vorwiegend Massengüter, in umgekehrter Richtung dagegen mehr Stückgüter zum Transport gelangen.

König's Kursbuch.

Am 1. Oktober d. J. ist von König's Kursbuch das 3 000 000. Exemplar erschienen. Dies ist gewiss ein sprechendes Zeugniss dafür, in welchem Maasse dasselbe beliebt geworden ist und sich besonders der Gunst des reisenden Publikums erfreut, zumal wenn man sich vergegenwärtigt, in welch' bescheidenem Umfange dasselbe zum ersten Mal (Oktober 1871) erschien. Zur Illustration dessen hat der Verleger dieses Kursbuches die erste Auflage desselben in ihrer ursprünglichen Form herstellen lassen und seinen Gönnern zu dem am 1. Oktober d. J. stattgefundenen 25 jährigen Geschäftsjubiläum gewidmet.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Geh. Baurath Naumann in Breslau ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Dirigenten der III. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau, bei welcher die bisher von ihm geleitete IV. Abtheilung aufgelöst ist, betraut worden.

Versetzt sind: die Regierungs- und Bauräthe v. Rutkowski, bisher in Hannover, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Berlin, und Pauly, bisher in Lissa, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Hannover, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Löhr, bisher in Neustettin, als Mitglied an das Eisenbahn-Betriebsamt in Dessau, Werner, bisher in Altena, als Mitglied an das Eisenbahn-Betriebsamt in Paderborn, Meyer, bisher in Dessau, als Mitglied an das Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Wittenberge) in Berlin, Grosheim, bisher in Magdeburg, als Vorsteher der Eisenbahn-Bauinspektion II nach Neustettin und Winckelsett, bisher in Norden, nach Wesel als Vorsteher der zu dem Eisenbahn-Betriebsamte (Deutz-Emmerich) in Düsseldorf gehörigen Eisenbahn-Bauinspektion, sowie der Eisenbahn-Bauinspektor Borchart, bisher in Stralsund, als Mitglied an das Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Lehrte) in Berlin.

Ueberwiesen sind: der Regierungs- und Baurath Schneider in Berlin der Eisenbahndirektion in Berlin und der Eisenbahn-Bauinspektor Keil in Erfurt der Eisenbahndirektion daselbst zur weiteren Beschäftigung.

Dem Eisenbahn-Bauinspektor Gilles in Berlin ist die Stelle eines Mitgliedes des Eisenbahn-Betriebsamts (Berlin-Sommerfeld) in Berlin verliehen worden.

Der Regierungs- und Baurath Herm. Cramer, Mitglied des Eisenbahn-Betriebsamts Breslau-Sommerfeld in Breslau und der Regierungsrath Dr. Panthel, Mitglied der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., sind gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verband. Druckfehler-Berichtigungen im Tarife. In dem vom 15. Oktober a. c. gültigen Theil II Heft 3 des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafen-Verbandtarifs sind folgende Berichtigungen durchzuführen:

a) Auf Seite 18. Der Satz für Eilgut Bremen-Arad beträgt statt 1313 richtig 3113 ₰. — Der Satz der Klasse C 2 Bremen-Pozsony beträgt statt 428 richtig 628 ₰.

b) Auf Seite 19. Der Satz für Eilgut Brake etc.-Arad beträgt statt 1449 richtig 3249 ₰.

c) Auf Seite 28 ist der Satz des Ausnahmetarifs 2 B in der Relation Brake etc.-Budapest und Kōbánya von 910 auf 920 ₰ abzuändern.

d) Auf Seite 55 beträgt der Satz des Ausnahmetarifs 13 b Brake etc.-Szöreg statt 756 richtig 746 ₰.

Die Berichtigungen sub a), b) u. c) treten am 1. Januar 1894 in Kraft.

Wien, am 17. November 1893. (2525)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens des Verbandes.

2. Eröffnung von Strecken.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Betriebseröffnung der Neubaustrecke Stupno Bras-Radnitz mit der Endstation Radnitz. Mit 1. Dezember d. J. wird die Neubaustrecke Stupno Bras-Radnitz dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Die Station Radnitz ist für den gesammten Personen-, Gepäck-, Vieh- und Frachtenverkehr eingerichtet und sind die zur Anwendung gelangenden Tarife und Bestimmungen in dem unter einem in Wirksamkeit tretenden Nachtrag VIII zum hierseitigen Lokaltarif für den Personen- und Gepäckverkehr vom 1. Oktober 1876 und im Nachtrag VI zum Lokalgüter-Tarif Theil II vom 1. April 1882 enthalten.

Prag, am 15. November 1893. (2526)
Die Betriebsdirektion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

3. Güterverkehr.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Ab 20. November l. J. wird die Station Landshut a. d. Isar in den Ausnahmetarif Nr. 3 (für Steine) einbezogen.

Weitere Aufschlüsse ertheilen die betheiligten Stationen.

München, den 9. November 1893. (2527)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 20. d. Mts. treten die Nachträge V zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs in Kraft.

Diese von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu beziehenden Nachträge enthalten neue Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II nach den wichtigeren Hafen- und Küstenstationen der Nord- und Ostsee.

Die bestehenden Ausnahme-Frachtsätze für eiserne Dampfkessel usw. zur überseeischen Ausfuhr werden aufgehoben.

Dresden, am 13. November 1893. (2528)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 werden die im Art. 9 der Beförderungsbestimmungen des Tarifs vom 15. April 1893 (nach Hafenplätzen der Levante) und im Art. 15 des Tarifs vom 1. Januar 1892 (nach Stationen der Orientalischen und Bulgarischen Eisenbahnen) festgesetzten Frachtrückvergütungen aus den Seefrachtantheilen der Deutschen Levantelinie für Stückgutsendungen und Sendungen der Wagenladungsklasse (18 bezw. 16) für Güter aller Art nicht mehr gewährt und die Vergütungen für Sendungen der übrigen Wagenladungsklassen, mit Ausnahme derjenigen der Klassen 5—9 und von Zucker, auf die Hälfte herabgesetzt.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen, sowie die Deutsche Levantelinie in Hamburg.

Altona, den 16. November 1893. (2529)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband, Gütertarif, Theil II. Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1893 alten/1. Januar 1894 neuen Stils wird die im 3. Nachtrage zum Deutsch-Russischen Gütertarif, Theil II. zu § 16 auf Seite 4 unter Absatz II enthaltene Bestimmung über die Weitersendung der in Königsberg über Wirballen eingetroffenen Russischen Getreidesendungen nach Pillau aufgehoben. Anderweite bezügliche Bestimmungen wird die Ostpreussische Südbahn in ihren Lokaltarif aufnehmen.

Bromberg, den 10. Nov. 1893. (2530)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. Durch den am 1. Dezember d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag IX werden der Kilometerzeiger, sowie der Ausnahmetarif 2 für Holz abgeändert und ergänzt; ferner wird der Ausnahmetarif 3 für Steine mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1894 ab aufgehoben und der Tarifnachtrag VIII berichtigt.

An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 18. November 1893. (2531)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rhein- und Mainumschlagstarif vom 1. Oktober 1886. Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember l. J. wird der Artikel „Bindfaden" im Verkehre von und nach Passau bei Aufgabe von 5 000 bezw. 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht zu den Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 41 abgefertigt.

München, den 14. November 1893. (2532)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Kohlenverkehr. Am 1. Dezember d. J. kommt der Nachtrag I zum Tarifheft 2 zur Einführung, enthaltend:

1. Beschränkung der Anwendung der Frachtsätze für die Stationen Jupille, Liége-Longdoz und Visé der Lüttich-Maastrichter Eisenbahn;
2. Aenderungen der Vorbemerkungen des Tarifs und
3. des Verzeichnisses der Zechen und Kokereien;
4. Aufnahme der Station Herstal der Lüttich-Limburger Eisenbahn in den Ausnahmetarif B sowie
5. Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 16. November 1893. (2533)
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Die Abfertigungsbefugnisse der an der Bayerischen Lokalbahnstrecke Grafenau-Zwiesel gelegenen Ladestelle Grossarmschlag sind auf den Empfang von Wagenladungsgütern, zu deren Entladung nicht besondere eisenbahnseitige Einrichtungen wie Rampen, Krahne u. dergl. erforderlich sind, ausgedehnt worden. (2534)

Magdeburg, den 16. November 1893.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Aufhebung der direkten Tarife für Güter, Leichen, Vieh und Fahrzeuge der Ruhlaer Eisenbahn. Am 31. Dezember 1893 treten die direkten Tarifsätze für Güter, Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge im Verkehr zwischen den Stationen Ruhla und Thal (Thüringen) einerseits und Stationen der Preussischen Staatsbahnen und darüber hinaus andererseits ausser Kraft.

Erfurt, den 18. November 1893. (2535)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen Mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. ist der 2. Nachtrag zu dem auch für den Verkehr zwischen den Badischen Stationen Basel und Waldshut einerseits und Schweizerischen Stationen andererseits gültigen Reglement und Tarif für den Transport von lebenden Thieren auf den Schweizerischen Bahnen vom 1. April 1890 erschienen. Derselbe enthält einige Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen und der Tarifbestimmungen. (2536)

Karlsruhe, den 16. November 1893.
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. November l. J. treten für die Beförderung von Zuckerrüben und Zuckerrüben-Futterschnitzel in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen von Viernheim nach Waghäusel ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. (2537)

Karlsruhe, den 16. November 1893.
Generaldirektion.

Schmalspurige Eisenbahn Herrnhut-Bernstadt. Die besonderen Bestimmungen und Tarife für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf der obenbezeichneten Schmalspurbahn sind erschienen und können durch unsere Stationen käuflich bezogen werden.

Die ergänzenden Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind von dem Königlich Sächsischen Finanzministerium genehmigt worden.

Der Tag der Betriebseröffnung wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Dresden, am 15. November 1893. (2538)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen von Oberschlesien nach Niederschlesien etc. Vom 20. d. Mts. an treten für die Stationen Krotoschin, Posen und Rawitsch des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, Prenzlau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, Inowrazlaw und Landsberg a/W. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg als Empfangsstationen Ausnahmesätze für Giesserei-Roheisen von Oberschlesischen Stationen in Geltung. Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft.

Breslau, den 18. November 1893. (2539)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 24 für die Beförderung von Zink in Heft 1, Theil II, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifes vom 1. März 1892 treten am 31. Dezember l. J. ausser Kraft.

München, den 11. November 1893. (2540)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn - Güterverkehr Köln (rechtsrh.) - Berlin. Mit Gültigkeit vom 20. November 1893 treten in dem obenbezeichneten Staatsbahnverkehr ermässigte Entfernungen zwischen den Stationen Derschlag, Dieringhausen, Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Niedersessmar, Overath, Ründeroth und Wahlscheid des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits in Kraft.

Ueber die zur Anwendung kommenden Entfernungen etc. geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 16. November 1893. (2541 MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Eröffnung der Station Velten für die Abfertigung von Fahrzeugen. Vom 1. Dezember d. J. ab findet auf der Station Velten auch die Abfertigung von Fahrzeugen statt.

Berlin, im November 1893. (2542 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft III. In den Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr wird vom 1. Dezember d. J. ab die Station Lábatlan der Ezstergom-Almas-Füzitöer Lokalbahn einbezogen und ist diese Station im Nachtrag I zum bezeichneten Tarifheft auf Seite 8 — Schnitttafel II unter A c mit dem Theilfrachtsatz von 69 kr. und im Entfernungszeiger (Seite 25 des Haupttarifes) mit der Entfernung von 379 km nachzutragen.

Breslau, den 18. November 1893. (2543)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Mit Geltung vom 1. Dezember l. J. gelangt zum Theil II Heft 8 für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Hannover usw. und Stationen der Prinz Heinrichbahn vom 1. Oktober 1890 der Nachtrag I zur Ausgabe. Derselbe enthält Ergänzungen der Vorbemerkungen, Frachtsätze für Harburg U. E. und ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Eisenerzen zum Hochofenbetrieb von mehreren Prinz Heinrichbahn-Stationen nach Giessen und Lollar.

Die Abgabe des Nachtrags an die Besitzer des Haupttarifs erfolgt unentgeltlich.

Köln, den 18. November 1893. (2544)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. November d. J. sind im Staatsbahn-Güterverkehr Berlin-Erfurt für die Beförderung von Malz in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Bunzlau, Breslau, Märk. u. Freib. Bahnh., Haynau, Löwenberg i. Schles. und Striegau nach Leipzig, Berliner, Eilenburger u. Thüringischer Bahnh., sowie Gera (Reuss), Preuss. St. B. Ausnahme - Frachtsätze eingeführt worden, die vom gleichen Tage an auch für die Stationen Leipzig II Dresd. Bahnh. bezw. Gera (Reuss), Sächs. St. B. und Gera-Pforten gelten.

Dresden, den 17. November 1893. (2545)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Die diesseitige Station Görlitz scheidet am 1. Januar 1894 aus Heft 3 des Sächsisch-Oesterr. Verbands - Gütertarifs und aus Heft 1 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands - Gütertarifs aus und wird in den Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbands - Gütertarif Theil II Heft 2 durch Nachtrag II einbezogen.

Für den Verkehr zwischen Görlitz (S. St. E.) und verschiedenen Oesterreichischen Stationen, in welchem bis jetzt entweder keine oder nur wenige Sendungen befördert wurden, werden direkte Frachtsätze in den erwähnten Nachtrag nicht übernommen, die direkten Verkehrsbeziehungen zwischen diesen Stationen werden vielmehr gelöst.

Auskunft hierüber ertheilen schon jetzt die betheiligten Verbandsverwaltungen.

Dresden, am 20. November 1893. (2546)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Oesterr. - Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. Mit 1. Dezember 1893 wird die Station O Buda-filatorigát der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen in die Tarifhefte 3 und 4 des Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischen Seehafenverbandes mit den für Budapest nyugoti p. u. (Westbahnhof) gültigen Frachtsätzen aufgenommen.

Wien, am 16. November 1893. (2547)
Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens des Verbandes.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Einführung des Nachtrages I/A zum Lokaltarif.) Mit 1. Januar 1894 tritt der Nachtrag I/A zum Lokal-Gütertarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd - Norddeutschen Verbindungsbahn, gültig vom 1. August 1883, in Kraft.

Durch denselben werden die dermalen noch geltenden Nachträge X, XIII, XVII und die im Haupttarife enthaltenen allgemeinen Bestimmungen und Ausnahmetarife, sowie die Gebührenberechnungs-Tabelle und der Kilometerzeiger ausser Kraft gesetzt, so dass im Haupttarife lediglich die Stationstarife unter Berücksichtigung der in dem Nachtrag I/A enthaltenen Aenderungen und Berichtigungen Geltung behalten. Als Anhang zu diesem Nachtrag wurden die für einzelne Artikel und Relationen für das Jahr 1894 gewährten Frachtbegünstigungen, insoweit selbe den Lokalverkehr betreffen, aufgenommen.

Wien, am 11. November 1893. (2548)
Direktion
der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Einführung neuer Tarife. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 treten in Kraft:

a) Tarif, Theil II, Heft 2, für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern sowie von lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina), dann der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, K. K. priv. Böhm. Nordbahn, K. K. priv. Böhm. Westbahn, a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien), der Mähr.-Schlesischen Centralbahn, K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Oesterr. Linie) andererseits;
b) ergänzte Neuauflage des Tarifes, Theil II, Heft 6, enthaltend Kartirungssätze für verschiedene Artikel in einzelnen Relationen;
c) Nachtrag I zum Tarife, Theil II, Heft 1, enthaltend Aenderungen und Berichtigungen dieses Tarifheftes.

Exemplare der Tarifhefte 2 und 6 sowie des Nachtrages I zum Tarifhefte 1 sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. im Wege der Verbandsstationen, und zwar das Tarifheft 2 zum Preise von 2 fl. Oe. W. = 4 Kronen, das Tarifheft 6 zum Preise von 15 kr. Oe. W. = 30 Heller und der Tarifnachtrag I zum Heft 1 unentgeltlich zu beziehen.

Mit dem gleichen Tage wird das derzeit im Galizisch - Oesterr. - Böhmischen Eisenbahnverband bestehende Tarifheft 2, gültig vom 15. September 1889, sammt den Nachträgen I bis III, sowie das Tarifheft 6 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Januar 1893, sammt dem hierzu erschienenen Nachtrag I ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 14. November 1893. (2549)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Nilbau für den Personenverkehr. Am 1. Dezember d. J. wird die bereits für den Güter- und Viehverkehr eröffnete Haltestelle Nilbau — zwischen Glogau und Klopschen belegen — auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Breslau, den 16. November 1893. (2550)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Dezember d. J. wird die an der Strecke Opalenitza-Posen zwischen den Stationen Otusch und Dombrowka belegene Güterladestelle Dopiewo für den Personenverkehr eröffnet. Es werden daselbst in der Richtung Opalenitza-Posen die Züge 231 um 8.19, 201 um 2.07, 203 um 11.25 und in der Richtung Posen-Opalenitza die Züge 202 um 5.14, 206 um 4.43, 232 um 7.54 nach Bedarf halten.

Berlin, im November 1893. (2551 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Januar 1894 werden die auf den Stationen Bonn, Bremen, Coblenz, Hamburg und Köln aufliegenden festen Rundreisehefte nach dem Bodensee nicht mehr ausgegeben. Die betreffenden Touren können mit zusammenstellbaren Fahrscheinen gebildet werden.

Karlsruhe, den 16. November 1893. (2552)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

5. Verdingungen.

Lieferung von hölzernen Schwellen. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 96 000 Stück eichenen und kiefernen Bahnschwellen, sowie 5 484 Stück eichenen Weichenschwellen. Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine Montag, den 4. Dezember 1893, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse Nr. 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in Postmarken postpflichtig entnommen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 18. November 1893. (2553)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Der Verkauf der aufgekommenen Altmaterialien (u. a. für Industriegeleise noch brauchbaren Schienen etc.) findet Mittwoch, den 29. November 1893, Vormittags 11 Uhr, statt, bis zu welchem Termin Preisangebote an uns einzureichen sind.

Verzeichnisse und Bedingungen sind gegen Einsendung von 25 ₰ von uns zu beziehen, können auch in unserem Amtszimmer eingesehen werden.

Dessau, im November 1893. (2554)
Königl. Preussisches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 58.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 92. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 25. November 1893.

Dieser Nummer liegt Nr. 22 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Der Begriff „Anlagekapital" bei Eisenbahnen.

Von Regierungsassessor **Wolff** in Darmstadt.

Anlagekapital ist im allgemeinen das Kapital, welches angelegt ist, um einen gewissen (wirthschaftlichen) Effekt zu erreichen. Es ist also in erster Linie etwas Thatsächliches, nicht ein wissenschaftlicher oder theoretischer Begriff.

Die Höhe des Anlagekapitals richtet sich unter normalen Verhältnissen nach dem Werth, den der beabsichtigte Effekt für den hat, der das Kapital anlegt. Die Einwirkung von Zeit, Gebrauch, Abnutzung, Nachfrage, Sitte u. dergl. auf den erreichten Effekt hat zur Folge, dass diese ursprüngliche Gleichheit der Werthe nicht von Dauer ist. Schafft man sich heute ein Kleidungsstück für 30 ℳ an, so ist der Werth desselben bei dem Anlagekapital von 30 ℳ nach 1 Jahr vielleicht nur noch 10 ℳ. Beim Weiterverkauf legt der Käufer nur diesen Betrag an. Das Anlagekapital beträgt für dieselbe Sache jetzt nur noch 10 ℳ. Diese auf der Hand liegende Erwägung zeigt, dass das Anlagekapital bei demselben Gegenstand wechselt, dass das ursprüngliche, erste Anlagekapital richtiger Weise nicht als absolutes einzig richtiges Anlagekapital bezeichnet werden kann. Das Anlagekapital wird sonach aus etwas Thatsächlichem zu einem Begriff, zu einem rechnerischen Begriff, dessen Inhalt wechselt mit der Zeit oder dem Kaufpreis oder aber mit dem, was man eben darunter verstehen will.

Die Richtigkeit dieser allgemeinen Sätze zeigt sich wohl nirgends drastischer als bei Eisenbahnen. Baut der Staat oder ein Privater eine Bahn, so hat er ein bestimmtes und thatsächlich nachweisbares Kapital anzulegen, um den in der Bahn sich darstellenden wirthschaftlichen Effekt zu erreichen. Da jedoch nicht selten eine Bahn mit Zuschüssen von Interessenten, sei es an Gelände, Baar oder sonstigen Zugeständnissen erbaut wird, so wirft sich alsbald die Frage auf: Sind diese Leistungen dem Anlagekapital zuzurechnen oder nicht? In gleicher Weise verhält es sich mit den Bauzinsen oder etwaiger Provision an den Bauunternehmer insbesondere dann, wenn der Geldleiher oder Bauunternehmer identisch sind mit denjenigen, die die Anlage machen. Der Anlagewerth einer Bahn setzt sich unzweifelhaft zusammen aus dem durch den Unternehmer investirten Kapital und den Zuschüssen an Baar oder Gelände durch Interessenten. Die Rentabilität der Bahn gibt ein ganz anderes Bild, je nachdem sie unter Zugrundelegung des einen oder des anderen Kapitals erfolgt. Sehr wichtig ist die Begriffsbestimmung bei der Verstaatlichung einer Privatbahn, wenn solche nach dem Anlagekapital erfolgt.

Die Statistik des Reichs-Eisenbahnamts macht folgende Unterscheidungen:

a) eigentliche Baukosten, d. h. die direkt für Herstellung der Bahnanlagen und zur Beschaffung der Betriebsmittel ausgegebenen Summen;
b) die Beträge, die aus besonderen Gründen zu den eigentlichen Baukosten hinzutreten, wie namentlich Kursverluste, Bauzinsen usw.;
c) solche Beiträge, die aus besonderen Gründen den eigentlichen Baukosten abzusetzen sind, wie besonders Rückeinnahmen, Kursgewinne, Verwendungen aus Betriebs-

mitteln, Subventionen, Zinsen der Kapitalien und sonstige Einnahmen.

Unter Berücksichtigung dieser Ab- und Zugänge werden:

d) die gesammten Bauaufwendungen festgestellt, die mit dem
e) verwendeten Anlagekapital zusammenfallen, sofern nicht infolge eines Besitzwechsels ein Unterschied eingetreten ist. Derartige Abweichungen zeigen sich namentlich bei verschiedenen Staatsbahnen durch den Uebergang früherer Privatbahnen in den Staatsbesitz.

Dieses ursprüngliche Anlagekapital unterliegt ferner ständigen Aenderungen, sofern und je nach dem Umfange, in welchem spätere Kapitalien, die zur Erhaltung des Werthes des wirthschaftlichen Effektes aufgewendet werden, in Anrechnung kommen. Hierbei kommt zur richtigen Beurtheilung wesentlich in Betracht, ob solche Ausgaben aus dem Betriebe gemacht werden (erscheinen also als reine Betriebsausgaben), oder à Conto eines Erneuerungsfonds oder mittelst Anleihen erfolgen. Wie sehr der Begriff: „Anlagekapital" verschieden, nur mitunter nach äusseren Merkmalen beurtheilt wird, geht daraus hervor, dass von seiten der Preussischen Staatsbahnverwaltung früher bestimmt war, dass nur die den Betrag von 1 000 *M.* erreichenden Bauausführungen in Bezug auf Betriebsanlagen deren Anlagekapital zuzuschreiben seien. Der Grund war wesentlich ein äusserlicher Zweckmässigkeitsgrund, um sich nicht zu sehr in Kleinigkeiten zu verlieren, und das Anlagekapital im Verhältniss zur Rentabilität der Staatsbahnen nicht zu stark zu belasten. Später wurde jene Grenze noch für zu niedrig erachtet, und deshalb mit Erlass vom 10. März 1885 verfügt, dass lediglich die jeweilig aus Titel 17a (Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen, einschl. derer für Werkstätten und Gasanstalten) als Zugang einzustellen seien.

Aus diesen Gründen erscheint es unerlässlich, bei Beurtheilung des Anlagekapitals der Eisenbahnen zu unterscheiden zwischen:

a) dem wirklichen, thatsächlichen Anlagekapital, d. h. der Summe der Aufwendungen, die zu dem Bau erforderlich waren und
b) dem statistischen oder rechnungsmässigen Anlagekapital.

Diese Begriffe kommen wesentlich in Betracht bei Verstaatlichung einer Bahn; hier ist das Anlagekapital meist nicht gleich dem wirklich veranlagten Kapital, sondern es ist der Kaufpreis, zu dessen Aufwendung der Staat zum Zweck der Erwerbung der Bahn genöthigt war.

Um eine klare, gleichmässige und bestimmte Feststellung des Begriffes für ihre Eisenbahnwirthschaft zu haben, ist von seiten der Preussischen Staatsbahnverwaltung (vergl. Krönig, die Verwaltung der Preussischen Staatseisenbahnen Theil II, S. 16) folgendes bestimmt:

I. Die wirklichen Kosten der Anlage (das wirkliche Anlagekapital) bestehen:

1. bei den alten Staatsbahnstrecken in dem aus den Anleihegesetzen, dem Extraordinarium des Etats und aus den für die Erweiterung, Ergänzung und Verbesserung in dem Betriebsetat enthaltenen Fonds bewilligten und gemachten Aufwendungen (vergl. oben), von denen jedoch abzusetzen sind: Rückeinnahmen (für den Verkauf von Grundstücken, Baumaterialien usw., soweit sie nicht bei den einzelnen Bautiteln abgesetzt worden sind), Subventionen aus Zahlungen à fonds perdu seitens Dritter, Beiträge anderer Staatsressorts, Beiträge von Provinzen, Kreisen, Gemeinden und Privaten. Unentgeltlich hergegebene Grundstücke werden nur nachrichtlich mit ihren Werthbeträgen zur Nachweisung gebracht;
2. bei den verstaatlichten Privatbahnen in dem Nominalbetrage der denselben konzessionirten Aktien und Prioritätsobligationen, ausschl. der zur Zeit des Erwerbes noch unbegebenen und der noch vorhandenen, aus dem konzessionirten Kapital gebildeten Baufonds, und in dem auf dem Unternehmen noch lastenden Schulden.

II. Das statistische Anlagekapital berechnet sich dagegen:

1. aus den Beträgen zu I. 1,
2. aus dem vom Staate für die Privatbahnen gezahlten Erwerbspreise, welcher sich zusammensetzt aus:
   a) dem Nominalwerthe der Staatsschuldverschreibungen, welche der Staat bei dem stattfindenden Umtausche der Aktien der Gesellschaft ausgegeben hat,
   b) dem Betrage der vom Staate bei der Abstempelung der Aktien für den Bezug der festen jährlichen Rente geleisteten einmaligen baaren Zahlung,
   c) dem Betrage der am Tage des Besitzeintritts auf dem Unternehmen noch haftenden und daher den Staat belastenden Schulden, also sowohl der noch nicht amortisirten Prioritätsobligationen, wie auch etwaiger schwebender Schulden.

Hierauf kommen dagegen dem Staate zur Anrechnung die am Tage des Besitzantritts mit dem Unternehmen zugleich erworbenen Gesellschafts-Aktivfonds.

Der oben ausgeführte Modus, die Bauausführungen bei bestehenden Bahnen je nach der Höhe der aufzuwendenden Kosten dem Anlagekapital zuzurechnen oder nicht, kann als ein korrekter nicht bezeichnet werden, wenn auch nicht zu verkennen ist, dass es sehr schwierig ist, einen einheitlichen Grundsatz aufzustellen, der eine bestimmte Direktion geben könnte, welche baulichen Aenderungen lediglich dem Betrieb (Betriebsausgaben) zur Last zu fallen haben und welche dem Anlagekapital zuzuschreiben sind. Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit korrekter Grundsätze in dieser Hinsicht für die ganze finanzwirthschaftliche Gestaltung des Eisenbahnwesens glauben wir jedoch an Hand konkreter Beispiele zu nachstehenden richtigen Sätzen kommen zu können, die nicht lediglich äusserliche Momente maassgebend sein lassen.

Grundlegend dürfte der Satz sein, dass dasjenige Kapital, welches den Zweck hat, den in dem Bahnbetrieb bestehenden wirthschaftlichen Effekt zu erreichen, dauernd zu erhalten und zu sichern, als Anlagekapital zu betrachten sei und dass damit auch dessen dauernde Lasten (Zinsen des Anlagekapitals) sowohl von der Gegenwart als Zukunft zu tragen seien. Als Betriebsausgaben, die nicht der Zukunft, sondern lediglich der Gegenwart zur Last zu fallen haben, sind dagegen Ausgaben anzusehen, die durch momentane Bedürfnisse, Gründe der Zweckmässigkeit oder Bequemlichkeit veranlasst werden, ohne Rücksicht auf den wirthschaftlichen Effekt der Bahn.

Bei einer neuerbauten Bahn sind daher die Bauausführungen, welche in dem Bahnprojekt vorgesehen, jedoch aus besonderen Gründen erst nach der Betriebseröffnung ausgeführt werden, unzweifelhaft dem Anlagekapital zuzurechnen. Wird z. B. mit Rücksicht auf die rasche Eröffnung der Bahn ein provisorisches Stationshaus oder ein provisorischer Güterschuppen errichtet und dieselben später durch ein definitives Gebäude ersetzt, so sind des letzteren Baukosten Anlagekapital.

Der Umbau bestehender Gebäude aus Gründen der Zweckmässigkeit, Annehmlichkeit oder etwa um eine Beamtenwohnung zu schaffen, wird daher aus dem Betrieb zu bestreiten sein und eine Erhöhung des Anlagekapitals nicht zu bilden haben, da die Kapitalanlage nicht in Hinsicht auf den wirthschaftlichen Effekt erfolgt, bezw. denselben nicht erhöht.

Ist dagegen der Umbau oder Neubau erforderlich mit Rücksicht auf die Zunahme des Verkehrs, etwa infolge Eröffnung einer Anschlussbahn oder eines Anschlussgeleises, Gründung einer Fabrik u. dergl., so dient das anzulegende Kapital dem wachsenden wirthschaftlichen Effekt und ist als Erhöhung des Anlagekapitals zu betrachten.

Erfolgt der Umbau u. dergl. aus beiden vorerwähnten Gründen, so hätte korrekter Weise eine Theilung zu erfolgen.

Bei Bahnhofsumbauten dürfte der gleiche Gesichtspunkt maassgebend sein. Erfolgt z. B. die Zusammenlegung mehrerer getrennter Bahnhöfe (z. B. Frankfurt a/M. oder Verlegung in Mainz) in einen Centralbahnhof lediglich aus Rücksichten eines bequemen Betriebes u. dergl., ohne durch die Rücksicht auf den wirthschaftlichen Effekt geboten zu sein, so wäre ein solcher Umbau lediglich eine durch den Betrieb zu tragende Ausgabe. Ein derartiger Umbau, wie z. B. in Frankfurt a/M. wird aber nie von diesem einseitigen Gesichtspunkte veranlasst und zu be-

trachten sein. Hier wird ein derart einschneidender Eingriff nur erfolgen, wenn er durch dauernde Bedürfnisse des Betriebes bedingt und auch von Einfluss auf den wirthschaftlichen ist. Würden derartige Umbauten auch lediglich durch Betriebsrücksichten veranlasst und demgemäss an sich als Betriebsausgaben zu behandeln sein, so wäre jedoch auf die Umbaukosten der Werth und bezw. Erlös für die früheren Anlagen und das durch deren Beseitigung gewonnene Gelände zu gute zu rechnen bezw. es wäre nur die Differenz zwischen den Umbaukosten und dem Erlös aus den beseitigten Anlagen aus dem Betriebe zu decken. Diese Beispiele, von verschiedenen Seiten betrachtet, zeigen, wie verfehlt eine Eisenbahnwirthschaft betrieben würde, wenn man alle Bahnhofsumbauten, in einer der finanziellen Lage des Unternehmens etwa keineswegs entsprechenden luxuriösen Weise, stets als Anlass zur Erhöhung des Anlagekapitals benutzen wollte.

Der Bau eines definitiven Bahnhofes an Stelle eines provisorischen wird stets eine Erhöhung des Anlagekapitals bilden. Ebenso würde die Anlage zweiter Geleise und die Vermehrung der Geleise auf Bahnhöfen, die durch die steigende Intensivität des Betriebes und Vermehrung des Verkehrs veranlasst sind, eine Erhöhung des Anlagekapitals bilden. Der Ersatz bestehender Schienen, oder etwa die Einführung von Stahlschienen statt vorhandener Eisenschienen wird dagegen stets als eine, eventuell auf eine längere Reihe von Jahren zu vertheilende Betriebsausgabe zu betrachten sein. Insoweit es sich um Ersatz abgenutzter Schienen bei Privatbahnen handelt, wäre hier der Erneuerungsfonds in Anspruch zu nehmen. Die Veränderung bestehender Signalanlagen oder Weichen zur besseren Handhabung des bestehenden Betriebes wäre gleichfalls als Betriebsausgabe zu behandeln.

Die richtige Handhabung dieser Grundsätze ist jedenfalls eine der schwierigsten aber auch einflussreichsten Thätigkeiten einer guten Eisenbahnpolitik. Das verführerische Bestreben, momentan grosse finanzielle Ergebnisse zu erreichen, wird dazu führen, das Anlagekapital zu erhöhen. Der Nachtheil dieses momentanen Erfolges zeigt sich aber später. Die Vergrösserung des Anlagekapitals verlangt stets höhere Erträgnisse zwecks Erreichung ihrer Verzinsung. Bleiben solche aber aus, oder halten nicht entsprechenden Schritt mit der Erhöhung des Anlagekapitals, so kommt leicht die Krisis, d. h. der Zustand, dass die Erträgnisse zur Verzinsung nicht ausreichen.

Dass grosse Ausgaben, z. B. Verlegung eines Bahnhofes lediglich aus Betriebsrücksichten, mitunter gar nicht aus den Betriebseinnahmen der während des Baues in Betracht kommenden Jahre gedeckt werden könnten, legt die Versuchung nahe, die Bauten zu Lasten des Anlagekapitals vorzunehmen bezw. dasselbe zu vergrössern. Da dieser Erhöhung des Anlagekapitals jedoch keine höheren Einnahmen gegenüber zu stellen wären, wäre eine alsbaldige Verringerung des Zinsfusses bezw. der Rentabilität die Folge. Diese Erwägung muss dazu führen, für derartige Bauten einen besonderen durch regelmässige Rücklagen zu dotirenden Baufonds zu gründen.

Ein solcher hat unseres Wissens bei der Berlin-Hamburger Bahn vor deren Verstaatlichung bestanden und sich in jeder Hinsicht bewährt, wenn auch vielleicht infolge der Rücklagen zeitweise nur eine geringe Dividende gezahlt werden konnte.

Welchen Einfluss das verschiedenartige Verfahren auf die wirthschaftliche Beurtheilung hat, geht aus folgendem Beispiel hervor: Nimmt man bei einer Betriebseinnahme (Ueberschuss) von 50 000 000 *M.* an, dass Bauten im Werthe von 10 000 000 *M.* aus dem Betriebe zu decken sind, so beträgt der Jahresertrag nur 40 000 000 *M.* Das Anlagekapital wird hier nicht höher. Bucht man dagegen den Betrag von 10 000 000 *M.* auf das Anlagekapital, so erhöht sich dies um jene Summe, während aus den Betriebseinnahmen nur die Zinsen mit etwa 500 000 *M.* zu decken sind: der Jahresertrag ist sonach 49 500 000 *M.* gegen 40 000 000 *M.* bei obigem Beispiel. Das letztere Verfahren erhöht auf die Dauer der Jahre das Anlagekapital und die auf demselben ruhende Zinsenlast unverhältnissmässig und derart, dass eine entsprechende Verzinsung nicht mehr angängig ist.

Ebenso wie bei Bauten verhält es sich bei Betriebsmitteln, Maschinen und Wagen. Es wäre durchaus unrichtig, die Anschaffungskosten für dieselben sämmtlich als Erhöhung des Anlagekapitals anzusehen. Soweit die neu angeschafften Betriebsmittel Ersatz für verbrauchte, abgängige sind, wären sie lediglich als Betriebsausgabe zu behandeln. Sofern jedoch durch die Anschaffung der gesammte Wagenpark u. dergl. vermehrt wird, würden dieselben als Erhöhung des Anlagekapitals zu behandeln sein.

Wie wesentlich verschieden das wirkliche und das statistische Anlagekapital sind, geht aus der Statistik des Reichs-Eisenbahnamts hervor. Hiernach betrug in Preussen 1889/90 das statistische Anlagekapital 6 215 375 587 *M.*, das wirkliche 6 020 981 842 *M.* Das statistische Anlagekapital ist hiernach 194 393 745 *M.* höher als das wirkliche.

Es ist natürlich, dass bei einem gleichen Fortbestehen des Besitzes der Bahnen in der Hand des Staates bei Aenderungen des Anlagekapitals diese Differenz die gleiche bleibt, da die Aenderungen nunmehr in gleicher Weise das statistische wie das Anlagekapital treffen.

Krönig a. a. O. S. 28 führt neben dem Begriff des statistischen und wirklichen Anlagekapitals noch zwei weitere Finanzbegriffe der Preussischen Finanzwirthschaft an, die zwar aus der Natur der Sache sich ergebend doch zu erwähnen sind zur leichteren Erkenntniss des Wesens des Anlagekapitals.

In erster Linie das Staatsbahnkapital, d. h. das unter Berücksichtigung aller im Lauf der Zeit erfolgten Abschreibungen bezw. Tilgungen noch verbleibende Anlagekapital, welches sonach noch einer Verzinsung bedarf. Bei der Ermittelung der Rentabilität der Preussischen Staatsbahnen wird der Ueberschuss der ordentlichen Einnahmen über die ordentlichen Ausgaben diesem Staatsbahnkapital gegenübergestellt.

Der weitere, am schwersten und nur historisch zu erklärende Begriff ist die Staatseisenbahn-Kapitalschuld, ein durch das Gesetz, betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten vom 27. März 1882, gebildeter und daselbst definirter Begriff. Bei den Kammerverhandlungen waren zur Zeit der Verstaatlichung der Bahnen zwei Strömungen: Loslösung der Staatseisenbahn-Verwaltung von der allgemeinen Finanzverwaltung oder nicht. Die letztere von der Regierung vertretene Ansicht siegte. Durch § 2 des genannten Gesetzes (abgedruckt in dem Aufsatz des Geh. Ober-Regierungsraths Dr. A. v. d. Leyen über die Erträge der Eisenbahnen und der Staatshaushalt in dem Schmoller'schen Jahrbuch XVI, 4, S. 31) wurde bestimmt, dass die gesammte Staatskapitalschuld des Preussischen Staats vom 1. April 1880 im Betrage von 1 498 858 100 *M.* als Staatseisenbahn-Kapitalschuld betrachtet werde. (Der zu jener Zeit noch ungetilgte Theil der öffentlichen Schuld, welche aus Anleihen für Eisenbahnbauten herrührte, betrug nach Krönig S. 18 damals nur 761 518 528 *M.*) Nach § 3 und 1 des Verwendungsgesetzes werden die Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten verwendet:

a) zur Verzinsung dieser gesammten Staatseisenbahn-Kapitalschuld und der hierzu erforderliche Betrag gesetzlich auf 63 914 324 *M.* festgesetzt;
b) zur Ausgleichung eines etwa vorhandenen Defizits im Staatshaushalt, welcher andernfalls durch Anleihen gedeckt werden müsste, bis zur Höhe von 2 200 000 *M.*;
c) zur Tilgung der Staatseisenbahn-Kapitalschuld gemäss den näheren Bestimmungen des § 4 jenes Gesetzes.

Der Umstand, dass dem Ertrage der Eisenbahnen sonach gesetzlich zugemuthet wurde, die gesammte öffentliche Schuld des Preussischen Staates zu jener Zeit zu verzinsen und zur Ausgleichung sonstiger Defizits zu dienen (vergl. pos. 1, 2), zeigt den enormen Einfluss der Bahnen auf die gesammten

Staatsfinanzen und welche Anforderungen man an die Bahnen stellte.

Der oben erwähnte sehr lesenswerthe Aufsatz v. d. Leyen's sucht nachzuweisen, wie ungerechtfertigt es ist, bei dieser Sachlage sofort das gesammte Staatsbahnwesen anzugreifen, wenn einmal die Einnahmen der Bahnen hinter den gehegten Erwartungen zurückbleiben.

Wie verschieden die erwähnten Kapitalien sind, geht aus Krönig S. 28 hervor. Am Schlusse des Etatsjahres 1889/90 geben dieselben folgendes Bild:

I.	statistisches Anlagekapital . . .	6 227 132 820 *M.*
II.	wirkliches „ . . .	6 020 981 842 „
III.	Staatsbahnkapital	4 307 728 078 „
IV.	Staatseisenbahn-Kapitalschuld . .	4 911 995 110 „

Es verzinsten sich die Preussischen Staatsbahnen:

im Jahre	bei Zugrundelegung des statistischen Anlagekapitals im Jahresdurchschnitt von *M.*	mit %	des Staatsbahnkapitals im Jahresdurchschnitt von *M.*	mit %
1884/85	5 501 335 368	5,11	3 556 792 837	5,41
1885/86	5 765 733 306	4,88	3 799 568 851	5,46
1886/87	5 824 153 859	5,22	3 906 553 835	6,09
1887/88	5 951 619 614	5,77	4 169 213 886	6,54
1888/89	6 030 713 579	6,02	4 066 128 112	7,90
1889/90	6 115 174 869	6,26	4 367 726 078	7,36
	im Durchschnitt mit .	5,54	im Durchschnitt mit .	6,46

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 10,722 km lange Strecke Rentwertshausen-Römhild der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen sowie die 6,6 km lange Strecke Stupno-Bras-Radnitz der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, von denen die erstbezeichnete Strecke am 25. d. Mts., die andere am 1. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3890 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einschränkung der Breitenmaasse der Wagen mit Rücksicht auf das Durchfahren von Krümmungen (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 3892 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Ergänzung der Vereinssatzungen (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 3897 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag, die im § 117a der Technischen Vereinbarungen enthaltenen Vorschriften für die Breiteneinschränkungen der Wagenladungen in solcher Form festzustellen, dass dieselben ohne weitere Rechnung benutzt werden können (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 3942 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 3956 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 23. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die bisherige Eisenbahnpolitik des neuen Oesterreichischen Handelsministers.

Graf Wurmbrand hatte als Reichsrathsabgeordneter und Landeshauptmann von Steiermark wiederholt Gelegenheit, sich über die Entwickelung des Bahnwesens zu äussern. Allerdings kann die Ueberzeugung eines Abgeordneten, der mit keiner praktischen Verantwortlichkeit belastet ist, für den Minister nicht immer maassgebend sein. Es dürften aber doch die Aeusserungen des neuen Handelsministers in der letzten Budgetdebatte über die Eisenbahnpolitik von Interesse sein, aus welchen wir die wichtigsten Stellen wiedergeben.

Graf Wurmbrand hat es sehr lebhaft bedauert, dass die Nordbahn und die Südbahn nicht verstaatlicht worden sind. „Die wichtigsten Linien", sagt er, „die Nord- und Südbahn, sind nicht in den Händen des Staates, und dadurch ist die Tarifpolitik des Staates nicht in seiner Hand." Dadurch sei der Staat genöthigt gewesen, künstliche Konkurrenzbahnen zu bauen, um das Tarifmonopol zu brechen. Der Bahnbau sei infolge dessen passiv geworden, und der Ausbau der Bahnen vollziehe sich langsamer als in anderen Ländern. Dazu komme noch die Abneigung der Finanzminister, die Eisenbahnen auf das Vermögenskonto zu setzen und eine besondere Anleihe für den Bahnbau aufzunehmen. Man fordere Bahnen, welche zusammen 170 Millionen Gulden kosten würden. „Wie soll das der Handelsminister durchführen, wenn ihm der Finanzminister nicht die Mittel dazu gibt, und wie soll der Finanzminister die Mittel dazu geben, wenn die Bahnen, die gebaut werden, stets nur den Staatsschatz belasten und passiv sind? Die Passivität unserer Bahnen ist der Hauptgrund der Schwierigkeit des Bahnbaues." Hierauf entwickelte Graf Wurmbrand die Ansicht, dass auch das Reich dem Bedürfnisse nach neuen Bahnen auf jenem Wege entgegenkommen könnte, welchen er als Landeshauptmann von Steiermark eingeschlagen hat. Der Landtag habe 1 Million Gulden auf Stammaktien bewilligt, welche gar keinen Ertrag abwerfen konnten. Der Unternehmer habe nämlich die ganze Finanzirung so eingerichtet, dass er mit dem Baargelde der Stammaktien zum grössten Theile die Bahn gebaut hat und einen Theil der Prioritäten für sich behielt; dadurch stellte sich das Kapital so hoch, dass die Stammaktien keine Verzinsung erhalten konnten. Der Landtag habe auf weitere 3 Millionen Gulden Zahlungsversprechungen angenommen, und es musste eine Aenderung eintreten, um das Landesvermögen zu schützen. Man habe sich entschlossen, dass das Land selbst an die Stelle der Unternehmer trete, die Linien selbst baue, die Prioritätsaktien nehme und den Interessenten die Stammaktien überlasse. Dieses Prinzip biete den Vortheil, dass die Lokalbahnen nach den Bedürfnissen des Landes systematisch ausgebaut, das Kapital auf das Nothwendigste beschränkt und durch den billigen Kredit des Landes aufgebracht werde. Man könne auf diese Weise jede Linie bauen, welche einen genügenden Ertrag habe, um die Prioritätsaktien mit 4 % — die Kosten des Landesanlehens — zu verzinsen. Das Land sei selbst als Konzessionär der Eisenbahnen aufgetreten, habe durch ein Gesetz eine Anleihe von 10 Millionen Gulden bewilligt und ein Eisenbahnamt zum Studium und zur Ausführung der Projekte eingerichtet.

Eine Linie, die 2 Millionen Gulden kostet, stelle sich bei Privatunternehmungen durch den niedrigeren Kurs der Prioritäten und die Interkalarzinsen auf 2,6 Millionen Gulden, während das Land höchstens 2,1 Millionen Gulden ausgibt, wodurch sich auch die Anforderungen an die Ertragsfähigkeit herabsetzen. Noch billiger werden die Bahnen, wenn man statt der Normalspur die Schmalspur wähle. „Ich habe also Erfahrungen im Eisenbahnwesen, die mich weit mehr als früher davon überzeugen, dass die Eisenbahnen kein Spekulationsobjekt sein sollen und sein dürfen, womit ich nicht sagen will, dass die Betheiligung des Privatkapitals, von der man immer spricht, ausgeschlossen sein muss. Es ist eines der mir vielseitig vorkommenden Bedenken gegen unser System, dass das Privatkapital ausgeschlossen würde, wenn der Bahnbau ausschliesslich in der Hand der autonomen Körperschaften und des Staates läge. Dieser Satz ist vollständig unrichtig. Würde der Staat mit den Ländern zusammengehen, seinen Kredit verwenden, um die Lokalbahnen auszubauen, dann würde mich eine Summe von 200 Mill. Gulden nicht erschrecken. Ich glaube, dass eine Summe von 300 Mill. Gulden zum Ausbau der Bahnen innerhalb 10 Jahren z. B. ohne weiteres in Aussicht genommen werden könnte. Das Privatkapital würde sich bei der Sicherheit des Ausbaues dieser Bahnen gewiss am Bahnbaue betheiligen, und die Unternehmer und unsere Industrien würden sich danach einrichten und würden ihren bürgerlichen Gewinn ohne weiteres darin finden können, denn das Land baut nicht gerne in eigener Regie und ist naturgemäss auf den Unternehmer angewiesen, der seinen Gewinn haben soll. Die Spekulation hat aber darin keinen Platz."

Graf Wurmbrand setzte dann auseinander, wie der Staat bei Bahnbauten, welche 150 Mill. Gulden kosten würden, nach dem Steierischen System, wonach der Staat und die Interessenten einen Beitrag leisten und das Land die Hauptkosten übernimmt, mit einem Aufwande von 25 Mill. Gulden allen Bedürfnissen genügen würde. Nach Ablauf von 10 Jahren könnte der Staat diese Bahnen übernehmen, dann weitere 25 Mill. Gulden für die nächsten 10 Jahre bewilligen und so stufenweise nach dem Prinzipe, dass das Land die Prioritäten und die Interessenten die Stammaktien behalten, den Ausbau der Eisenbahnen fortsetzen. Auf diese Weise würden dem Bahnbaue mit Hilfe des Staates und der Länder in 20 Jahren 300 Millionen Gulden zugeführt werden. Die Länder dürfen die Opfer, welche sie dabei zu bringen haben, nicht scheuen. Graf Wurmbrand sprach sich weiter auf's entschiedenste dagegen aus, dass die Passivität der Bahnen durch Vertheuerung der Frachten vermindert werde. „Ich hoffe," sagte er, „der Finanzminister sei von dem Gedanken durchdrungen, dass durch eine Vertheuerung der Frachten dem Uebel nicht abgeholfen würde und dass die Besteuerung der Tarife oder der Personen, um aus dem Erträgnisse dieser Steuern Bahnen zu bauen, ein absolut verkehrter Begriff ist. Das hiesse, durch Schaden nützen, denn womit ich hiermit dem Verfrachter oder Reisenden schade, damit will ich einem Anderen nützen, während es ein ganz gesunder Begriff ist, zu sagen, ich nütze den Bahnen, indem ich die Frachten vermehre und indem ich Saugbahnen schaffe." Graf Wurmbrand hat sich somit aufs entschiedenste gegen die Transportsteuer gekehrt und denkt an einen Ausbau der Lokalbahnen mit Hilfe des Staates, aber vorwiegend durch die Mittel der Länder. „Die Länder müssen mitthun, und es müssen sich in den Ländern Kreise bilden, welche zu dieser grossen Arbeit ohne Rücksicht auf Privatinteressen und Spekulationen hilfreiche Hand bieten." Auf diese Weise könne in Steiermark auch die Linie Wien-Novi ausgebaut werden. Ja, das Land könne sogar die Regulirung von Flüssen, welche nicht Reichsflüsse sind, übernehmen. „Wer weiss, wie lange die Generation sich dieses Friedens, des Wohlstandes, des Kredits, des Geldüberflusses zu erfreuen haben wird? Benutzen wir diese Zeit in Oesterreich, denn Oesterreich geht relativ nicht vorwärts, Oesterreich bildet gegenüber den umliegenden Staaten nur eine Resultante der allgemeinen Kulturfortschritte. Im besten Falle ahmen wir das nach, was alle anderen schon längst gethan haben. Wir schreiten auf dem Wege der Kulturentwickelung nicht so voran, wie wir es könnten, und wir sollten voran sein, weil es in Oesterreich an Intelligenz und auch jetzt an Kapital nicht fehlt."

Der neue Handelsminister und das Steierische Landes-Eisenbahnamt.

Bei seiner kürzlichen Anwesenheit in diesem Amte dankte Graf Wurmbrand demselben, nicht in seiner Eigenschaft als Minister, sondern als Landeshauptmann für die Durchführung der Idee des Landes-Eisenbahnwesens in Steiermark und für die Führung des Landes-Eisenbahnamtes, weil der Beweis erbracht worden sei, dass die Idee eine richtige sei. „Das Landes-Eisenbahnamt", sagte der Minister, „hat seine Arbeit eben erst begonnen und wird in deren Durchführung gewiss nicht erlahmen. Ihre Aufgabe ist eine wundervolle, und die Aufmerksamkeit der Fachkreise und der Reichsbewohner richtet sich auf die Landes-Eisenbahnaktion in Steiermark, und Sie können versichert sein, dass ich als Mitglied des Landtages mit der grössten Aufmerksamkeit diese Aktion verfolgen und nicht ermangeln werde, dem Handelsminister davon Mittheilung zu machen, wie sich das Eisenbahnwesen in Steiermark bewährt."

Die Entfernung der die Betriebssicherheit gefährdenden Bäume.

Jüngst ist ein Bahnunfall dadurch entstanden, dass in der Nähe des Bahnkörpers gestandene Bäume durch einen Sturmwind entwurzelt wurden und hierbei auf den Bahnkörper zu liegen kamen. Nachdem nun bei den meisten grösseren Bahnen durch Festsetzung eines Waldschutzstreifens, in welchem bloss Niederwald gehalten werden darf, dann durch § 99 der Eisenbahn-Betriebsordnung Vorsorge dafür getroffen erscheint, dass das Wachsen der Bäume auf den an den Bahnkörper angrenzenden Gründen nur bis zu einer die Sicherheit des Bahnbetriebes nicht gefährdenden Höhe zu dulden ist, so wurden die Bahnverwaltungen von der K. K. Generalinspektion aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass die den Betrieb gefährdenden Bäume entfernt bezw. deren übermässiges Wachsen verhindert werde.

Geltendmachung der den Krankenkassen der Oesterreichischen Privateisenbahnen zustehenden Ersatzansprüche.

Gemäss dem Gesetze vom 30. März 1888, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter, sind seitens der Bahngesellschaften für jene aus den Mitteln der Krankenkassen unterstützten Mitglieder Refundirungen zu leisten, welchen gemäss dem Eisenbahn-Unfallgesetze vom 5. März 1869 ein Entschädigungsanspruch an die Bahngesellschaft zusteht. Die K. K. Generalinspektion hat nun die Krankenkassen-Ausschüsse sämmtlicher Privateisenbahnen aufgefordert, die der Krankenkasse gesetzlich zustehenden Ansprüche in allen Fällen und insbesondere dann geltend zu machen, wenn die Unfallentschädigungs-Ansprüche ohne gerichtliche Austragung im Vergleichswege zur Erledigung gelangt sind.

Bahneröffnungen.

Am 15. d. Mts. wurde die der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn gehörende Eisenbahnlinie Sudomeritz-Petrau-Skalitz eröffnet. Dieselbe bildet die Fortsetzung der Flügelbahn Wessely an der March-Sudomeritz-Petrau und verbindet die Mährische Transversalbahn oder Vlarapasslinie mit der Ungarischen Staatsbahnlinie Pressburg-Neudorf-Skalitz.

Am 19. d. Mts. wurde die Lokalbahnstrecke Kremsmünster-Stift-Unterrohr (Reststrecke der am 14. Oktober d. J. bis Kremsmünster-Stift eröffneten Lokalbahn Wels-Unterrohr) dem Verkehre übergeben, wodurch die Verbindung zwischen Wels und dem Kremsthale hergestellt ist. Den Betrieb dieser der Welser Lokalbahn gehörigen Bahnlinie führt die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen bezw. die K. K. Betriebsdirektion in Linz. Die an der neu eröffneten, 6,2 km langen Linie liegenden Haltestellen Wolfgangstein und Achleithen sind nur für den Personenverkehr eingerichtet.

Ferner wird nach einer Mittheilung der Böhmischen Westbahn voraussichtlich am 1. Dezember d. J. deren Neubaustrecke Stupno-Bras-Radnitz dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Diese 6,6 km lange normalspurige Strecke bildet die Fortsetzung der Flügelbahn Chrast-Stupno-Bras. An der Neubaulinie liegt ausser der bereits bestehenden Station Stupno-Bras nur noch die Endstation Radnitz, welche für den Gesammtverkehr eingerichtet wird.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Haltestellen.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Trattenbach der Linie St. Valentin-Klein-Reifling (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) ist am 1. d. Mts. auch für den allgemeinen Eil- und Frachtgutverkehr mit der Beschränkung eröffnet worden, dass umfangreiche und besonders schwere Güter von der Beförderung nach, bezw. von dieser Haltestelle ausgeschlossen bleiben.

Am 20. d. Mts. ist die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene, an der Strecke Brünn-Olmütz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelegene Haltestelle Pivin als Halte- und Ladestelle für den beschränkten Verkehr von Frachtgütern in ganzen Wagenladungen eröffnet worden. In derselben gelangen Frachtgüter in ganzen Wagenladungen, welche in ungedeckten Wagen verladen werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen und Bosnisch-Herzegowinischen Bahnverwaltungen zur Auf- bezw. in umgekehrter Richtung zur Abgabe. Ausserdem können im gleichen Umfange daselbst Getreidetransporte in ganzen Wagenladungen aufgeliefert, bezw. bezogen werden.

Von der Auf- und Abgabe sind nachfolgende Transporte (auch wenn dieselben in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden wollten) ausgeschlossen:

Explosive Gegenstände, Güter, welche über eine Wagenlänge hinausreichen oder deren Gewicht 750 kg das Stück übersteigt, lebende Thiere, Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, zu deren Auf- oder Abladung besondere Ladevorrichtungen erforderlich sind und Güter im Verkehre mit anderen Stationen, als jene der Oesterreichiseh-Ungarischen und Bosnisch-Herzegowinischen Eisenbahnen.

Frachtgüter werden von Pivin nur unfrankirt, nach dieser Ladestelle nur frankirt, in beiden Richtungen ohne Nachnahmebelastung zur Beförderung angenommen.

Auflassung einer Haltestelle.

Mit dem 1. d. Mts. ist die Haltestelle Wieting der Linie Lammsdorf-Hüttenberg der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen geschlossen worden und findet in derselben von dem genannten Tage an weder eine Aufnahme von Personen noch von Gepäck statt.

Bahnprojekt Pressburg-Oedenburg.

In einer zahlreichen Versammlung der Vertreter aller an diesem Bahnbau interessirten Körperschaften und Unternehmungen wurde das Anlagekapital auf 3 Millionen Gulden fest-

gestellt und die Stammaktien von denselben im Betrage von 800 000 fl. gezeichnet.

Drahtseilbahn in den Fünfkirchner Kohlenwerken.

Diese Bahn wurde von der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft zwischen zwei ihrer Kohlenwerke gebaut und bereits dem Betriebe übergeben; sie ist 3,15 km lang. Das auf 40, stellenweise 34 m hohen Säulen festgespannte, 6,3 km lange aus Stahl tiegelförmig verfertigte Drahtseil wird durch Dampfkraft getrieben. Die Bahn fördert über 2 tiefe Thäler zu gleicher Zeit 45 volle und 45 leere Wagen und zwar mit einer Geschwindigkeit von 1,5 m in der Sekunde.

Ausserordentliche Generalversammlung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Am 18. d. Mts. fand in Teplitz die 7. ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre statt. In derselben wurden die vom Verwaltungsrathe gestellten, in Nr. 81 S. II d. Ztg. veröffentlichten Anträge bezüglich der Neugestaltung der gesellschaftlichen Kapitalsverhältnisse vollinhaltlich und mit Stimmeneinhelligkeit angenommen.

Ausserordentliche Generalversammlung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft.

Am 18. d. Mts. fand zur Beschlussfassung über die Konversion der gesellschaftlichen Prioritäten und die Aufnahme einer Investitionsanleihe eine Generalversammlung statt. Aus dem verwaltungsräthlichen Berichte ist hierüber folgendes hervorzuheben: „Wir haben eine Konversion der derzeit bestehenden 5 % Prioritätsobligationen der Gesellschaft in Aussicht genommen, und hat die Regierung der Gesellschaft die Zusicherung gegeben, ihr zu dem gedachten Zwecke die Emission einer neuen einheitlichen, bis längstens 1965 zu tilgenden, mit 4 % oder geringer verzinslichen Anleihe unter den im Gesetze vom 6. Juni 1888 eingeräumten Begünstigungen zu bewilligen.“ Nach eingehender Begründung wurden vom Verwaltungsrathe die folgenden beiden Anträge gestellt: a) „Der vereinigte Verwaltungsrath wird ermächtigt, behufs Konvertirung der 5 % Prioritätsobligationen aus den Jahren 1873 und 1874 und der 5 % Prioritätsobligationen der ehemaligen K. K. a. priv. Brünn-Rossitzer Eisenbahn aus den Jahren 1863 und 1872, sowie behufs Bedeckung von Investitionsauslagen und sonstigen Kapitalsbedürfnissen je eine neue Anleihe oder eine Kumulativanleihe für beide Zwecke aufzunehmen und alle Modalitäten dieser Anleihen bezw. Anleihe, insbesondere deren Höhe, Währung, Verzinsung und Tilgung, sowie den Zeitpunkt, die Art und Weise und die Bedingungen der Begebung zu bestimmen; b) für den Fall, als der vereinigte Verwaltungsrath von der vorstehenden Ermächtigung zur Ausgabe einer neuen Anleihe behufs Bedeckung von Investitionsauslagen und sonstigen Kapitalsbedürfnissen Gebrauch machen sollte, ist der in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 22. Mai 1890 gefasste Beschluss, betreffend die Emission von 30 000 000 fl. 4 % Gold-Prioritätsobligationen, als erloschen zu betrachten.“ Die vorstehenden Anträge wurden ohne jede Debatte einstimmig angenommen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das Vertrauen, welches der Geldmarkt dem neuen Oesterreichischen Finanzminister von Plener entgegenbringt, hat sich bereits in dem Sinken des Agios um mehr als 1 % und dem Preisfall der fremden Valuten geäussert. Marknoten fielen von 62,80 auf 61,90 und die Devise London ging um einen ganzen Gulden zurück. Dazu kommen die Deckungskäufe der Berliner Kontremine, sodass sich ein höchst erfreulicher Umschwung an der Wiener Börse kundgibt. Davon profitirten auch Bahnaktien, welche durch das Agio so sehr leiden; in aufstrebender Richtung bewegten sich: Nordbahn (2872,50), Nordwestbahn (215,50), Elbethalbahn (239,25), Staatsbahn (304,25) und Südbahn (104). Ausser Böhmische Bahnen waren noch Salzburger Eisenbahn und Tramwayaktien in Nachfrage, welche beim Kurse von 219 und mit Rücksicht auf das letztjährige Erträgniss von 12 fl. mit fast 5,5 % rentiren.

Aus Russland.

Die projektirte Verstaatlichung der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft.

Die letzten Tage haben zunächst in die Eisenbahnkreise nicht geringe Erregung getragen, denn die Verstaatlichung der „Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft“ war im grossen und ganzen etwas recht fernabliegendes. Es ist ja allgemein und zur Genüge bekannt, dass die genannte Gesellschaft ihren Einfluss bis in die hohen und höchsten Gesellschaftskreise geltend machen kann und nicht selten auch geltend gemacht hat, wenn es galt, unbequeme Maassregelungen zu durchkreuzen. Ebenso bekannt ist es aber auch, dass der Besitz der Aktien der „Grossen Gesellschaft“ eine sehr gute und lukrative Kapitalanlage war, weshalb denn auch die Aktien sehr gesucht waren und Besitzer in allen Kreisen der einflussreichen Petersburger und Moskauer Gesellschaft, wie der Regierung usw. zählte.

Diese Verhältnisse brachten es dann auch mit sich, dass man die „Grosse Gesellschaft“ nicht nur in Eisenbahnkreisen, sondern ebenso in weiten Kreisen der Bevölkerung für viel zu mächtig hielt, als dass gegen den Willen der Gesellschaft eine Verstaatlichung für möglich gehalten wurde. Und nun dringt plötzlich, erst noch unter dem Drucke der bestehenden thatsächlichen Verhältnisse mit einiger Reserve die Nachricht unter das Publikum, der Finanzminister sei entschlossen, die Bahnen der „Grossen Gesellschaft“ zu verstaatlichen. Sehr bald nahmen die Gerüchte jedoch feste Gestalt an und heute darf es bereits als eine feststehende Thatsache gelten, dass die Bahnen zum 1. Januar 1894 verstaatlicht werden sollen.

Es kann ja in der That nicht übersehen werden, dass gerade die Verstaatlichung dieser Bahnen von ganz besonderem Einflusse auf sehr viele Verhältnisse des staatlichen und namentlich des ökonomischen Lebens Russlands sein wird. Die Bahnen der „Grossen Gesellschaft“ verbanden auf ihren 2273 Werst langen Linien zunächst Moskau und Warschau, sowie die Landesgrenze bei Wirballen mit Petersburg, sodann aber auch den grossen Markt von Nischni Nowgorod und damit die Wolga mit Petersburg und über Petersburg mit dem Europäischen Weltmarkte. Dass diese glückliche Situation der Gesellschaft einen grossen Einfluss auf mannigfache wichtige ökonomische Interessen auszuüben ermöglichte, liegt auf der Hand. Wenn nun dieser Einfluss einer Gesellschaft, die zunächst auf ihre eigenen Interessen Rücksicht nimmt und wohl berechtigter Weise nehmen muss, entzogen und der Staatsregierung anvertraut wird, so darf man a priori wohl annehmen, dass derselbe nunmehr auschliesslich in den Dienst des allgemeinen Wohles gestellt werden wird, und von diesem Gesichtspunkte aus wird denn auch der Entschluss der Staatsregierung in der Russischen Presse allgemein gut geheissen.

Die z. Zt. in Russland maassgebende „Nowoje Wrjemä“ konstatirt, dass in Handels- und Industriekreisen die Nachricht grosse Freude gemacht habe und sie glaubt daher auf dem Gebiete der Interessen dieser Kreise die Antwort auch auf die Frage nach den Gründen suchen zu müssen.

Die Linien St. Petersburg-Moskau-Nishni Nowgorod hätten für den gesammten Handel und die Industrie Russlands eine grosse Bedeutung, die noch immer wachse, in demselben Maasse, als Handel und Industrie im Wolgagebiet und der Umsatz zwischen dem Centralmarkt Russlands — Moskau, dessen Seehafen St. Petersburg sei — und dem Auslande sich entwickeln.

Der Petersburger Seehafen nebst Verbindungsbahn zur Nikolaibahn sei bekanntlich gerade im Hinblick auf die wichtige Rolle angelegt worden, die Petersburg als Einfuhrhafen gegenüber dem centralen Russischen Markt spielt. Unter solchen Umständen nähmen sich die Linien der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft so recht eigentlich als staatliche Verkehrsstrassen aus und „sie vom engen und einseitigen Standpunkte der Aktionärinteressen aus zu behandeln, und wären es auch die Interessen einer so hochgestellten Privatgesellschaft, wie die ‚Grosse Russische‘ — das hiesse private Interessen über staatliche stellen.“

„Die Grosse Russische Eisenbahngesellschaft nimmt jedoch inmitten unserer anderen Eisenbahngesellschaften eine ganz besondere Stellung ein, sowohl in Bezug auf ihre Traditionen, als auch hauptsächlich ihre Statuten. Sie ist so eine Art Grandseigneur, der streng darauf achtet, dass in seinem weiten Besitzthum eine musterhafte äussere Ordnung herrsche. eine untadelhafte Einrichtung; dem es aber sonderbar vorkommt, sich um Fragen kommerziellen Charakters zu kümmern, wenn einmal ein bedeutender Gewinnst gesichert erscheint, geschweige denn für Befriedigung der Bedürfnisse von Handel und Industrie Sorge zu tragen, die zu seinem Ressort nicht gehören.“

In der That liessen die Linien der Grossen Gesellschaft äusserlich nichts zu wünschen übrig; sogar die Kondukteure machten so zu sagen einen solideren, reputirlicheren Eindruck, als auf anderen Bahnen. Ein besonderes Verdienst sei aber hierin nicht einmal zu erblicken, wenn man das grosse Grundkapital und die gewaltige Schuld der Gesellschaft an den Fiskus bedenke, die allein sich auf ungefähr 166 Millionen Rubel beziffert. Sie habe also über äusserst grosse Mittel zu verfügen gehabt. Was jedoch Ordnung und gute Organisation höheren Grades betreffe, so liessen sich viele Lücken und darunter sehr beträchtliche namhaft machen. Die „Now. Wr.“ führt Beispiele an. So verweist sie auf die (Putilow'sche) Seehafenbahn. Es lag in der Natur der Sache, dass diese wichtige Zweigbahn, die eine ganz direkte Bahnverbindung zwischen dem Meere und Moskau herstellte, in den Händen der Grossen Gesellschaft sich befände. Indessen übernahm sie dieselbe

erst nach vielen und langen Verhandlungen und wusste dann später nicht den Handelsverkehr auf ihr zu entwickeln, so dass Moskau mit dem Seehafen, dessen Anlage nebst Bahn über 22 Millionen Rubel gekostet hatte, nicht das erhielt, was man mit diesem grossartigen Unternehmen ihm bieten wollte; und der Hafen musste unabhängig von dem grossen Russischen Eisenbahnnetz arbeiten und könne daher seinen Zwecken nicht voll entsprechen.

„Die Grosse Russische Eisenbahngesellschaft hielt es für ganz überflüssig, sich mit dieser Sache zu befassen, irgend welche Anstrengungen um ihretwillen zu machen, für irgend was in dieser Richtung hin Sorge zu tragen. Warum, das ist in diesem Falle ganz gleichgültig Aber die Thatsache selbst ist nicht zu bezweifeln. Denselben ‚non possumus‘ - Standpunkt nahm die Gesellschaft auch in der Frage von der Eröffnung der Kommissions- und Darlehenagenturen zwecks Verpfändung und Verkaufs des Getreides ein. Hier that sie nicht nur selbst nichts, sondern behinderte auch noch andere Bahnen. Am frappantesten aber sei diese Politik der Gesellschaft in den Beziehungen zu Nishni Nowgorod zu Tage getreten. Diesem Handelsplatz sei infolge der energischen Thätigkeit der Rjasan-Ssaratow-Eisenbahngesellschaft in Ssaratow ein gefährlicher Konkurrent erstanden, indem diese Gesellschaft Alles that, um die Wolgafrachten möglichst auf ihre Bahn hinüberzuziehen. Sie legte in Ssaratow grosse Packhäuser an, baute Reservoirs für Naftatransporte, verbesserte den Anlegeplatz und die Frachtverladungsanlagen usw. Von dem allen sei in Nishni Nowgorod nichts zu sehen und viele Frachten nähmen jetzt schon über Ssaratow ihren Weg. Ihrerseits arbeite die Moskau-Rjasanlinie ebenso energisch in Kasan, so dass Nishni Nowgorod bald noch einen zweiten gefährlichen Konkurrenten haben werde. Man habe sich von Nishni Nowgorod aus infolge dessen wiederholt an die Grosse Eisenbahngesellschaft gewandt, die aber allen Bitten gegenüber taub und stumm blieb. Ja, als nun Privatunternehmer Naftareservoirs dort auf Areal bauen wollten, das der Gesellschaft zur Verfügung steht, da habe diese gar — einen hohen Pachtzins verlangt."

Noch andere Beispiele liessen sich citiren. Aber auch schon aus den angeführten erhelle sehr klar und deutlich, warum man die Nachricht von der Verstaatlichung der Linien der Grossen Eisenbahngesellschaft in Handels- und Industriekreisen so freudig aufgenommen hat.

„In der Verwaltung und der Geschäftsführung dieser Gesellschaft hat sich schon längst ein unheilvoller Geist des Bureaukratismus eingenistet, der den Stempel des Todten sozusagen allem aufdrückt, das er anrührt. Und unter äusserem Glanz steckt hier eine derartige Ordnung, vor der Gott uns bewahren möge."

Die „Birsh. Wed.", welche ihre Informationen, soweit bekannt, im Finanzministerium direkt erhalten und daher als offiziöses Organ des Ministeriums gelten, erklären, dass das Motiv des in Rede stehenden Beschlusses der Regierung darin zu erblicken sei, dass die Einkünfte der Gesellschaft in nächster Zeit auf der Warschauer und der Nishni Nowgoroder Bahn noch beträchtlich wachsen würden und damit natürlich auch die Verstaatlichung immer kostspieliger werden müsste.

„Bereits seit dem 1. Januar 1887 hatte die Regierung das Recht, die Petersburg - Warschau- und Moskau - Nishnibahnen anzukaufen, unter der Bedingung, dass den Aktionären ausser dem Nominal-Aktienkapital eine Summe ausgezahlt würde, die der Kapitalisirung des Ueberschusses an Reinertrag nach dem für Eisenbahnen bestehenden Berechnungsmodus entspräche. Dieser Modus besteht darin, dass der durchschnittliche Jahresertrag von den 5 besten der letzten 7 Jahre kapitalisirt wird. Die Regierung hatte bisher von diesem Rechte keinen Gebrauch gemacht, im Hinblick auf den die Nikolaibahn betreffenden Pachtvertrag, demzufolge der Fiskus den Aktionären der Grossen Gesellschaft eine Ergänzungsrente von 2 Millionen Rubel pro Jahr bis zum Tage des Ablaufs des Vertrages der Gesellschaft (1. Januar 1902) für die ganze Zeit zu zahlen hätte, falls die Nikolaibahn vor 1898 verstaatlicht würde. Sollte dieses Ereigniss aber erst nach 1898 eintreten, so hätten die Aktionäre vertragsmässig für die Nikolaibahn eine Jahresrente zu erhalten im Betrage des Durchschnittsertrages der besten 5 Jahre von den 7 letzten."

In diesem Jahre erreiche der Theil der Reineinnahme, der zu Gunsten der Aktionäre gebucht wird, bereits nahezu 2 Millionen Rubel und er würde in den nächsten Jahren vermuthlich noch wachsen. Dieser Umstand nun und das voraussichtliche Wachsthum der Ertragsfähigkeit der Warschauer und der Nishni Nowgoroder Bahn habe denn das Finanzministerium veranlasst, schon jetzt den Antrag eines sofortigen Ankaufs aller Linien der Gesellschaft zu stellen, wobei den Aktionären ausser dem kapitalisirten Reinertrage der Warschauer und der Nishni Nowgoroder Bahn noch 2 Millionen Rubel Jahresrente für die Nikolaibahn gezahlt werden sollen.

An diese Auslassungen wollen wir nur noch einige kurze Zahlenangaben über die Grosse Gesellschaft knüpfen.

Von der Gesellschaft werden z. Zt. betrieben:

1. die Nikolaibahn einschl. Hafenbahn .	640	Werst
2. „ Petersburg-Warschauer Bahn . .	1 207	„
2. „ Moskau-Nishni Nowgoroder Bahn .	426	„
in Summa also	2 273	Werst

Der gesammte Bauwerth, wie er Ende 1891 zu Lasten der Bahnen verbucht stand, beträgt

an Aktienkapital	75 000 000	R. Metall
„ Obligationenkapital	290 760 421	„ „
in Summa	365 760 422	R. Metall
und ferner eine Schuld von . . .	163 777 994	„ Kredit.

Die offizielle Quelle, der wir die vorstehenden Daten entnommen haben, führt an, dass Ende 1891 die Werst Bahnlänge kostete auf der:

1. Nikolaibahn einschl. Hafenbahn .	282 988	R. Metall
2. Petersburg-Warschauer Bahn . .	195 336	„ „
3. Moskau-Nishni Nowgoroder Bahn	114 736	„ „

Vertheilt man dann noch die Schuld von 163 777 994 Rubel Kredit gleichfalls auf die Werst Bahnlänge, so würden die an und für sich schon sehr hohen Herstellungskosten der Bahnen, welche bekanntlich weder durch das Gebirge, noch durch sehr bebaute Distrikte führen, noch beträchtlich wachsen.

Ussuribahn.

In diesen Tagen wurden die temporären Bestimmungen über den Personenverkehr (nur III. Klasse) und die Beförderung privater Frachten auf der noch im Bau begriffenen Ussuribahn veröffentlicht. Zur Beförderung von Personen und Frachten ist jedesmal die Erlaubniss des Chefs der Arbeiten einzuholen. Der Preis der Fahrkarten beläuft sich auf 2,50 Kopeken für die Werst, private Frachten zahlen bei pudweiser Berechnung $^{1}/_{8}$ Kop., bei wagenweiser $^{1}/_{10}$ Kop. für 1 Pud und Werst.

Die Produktion der Montanindustrie im Jahre 1892.

Die Montanindustrie, die ja überall den Transportinstituten als eine wesentliche Arbeitsquelle dient, indem Baumaterial und Erze den Hochöfen zugeführt und die hergestellten Produkte von dort wiederum abgeführt werden, hat sich auch in Russland allmählich zu namhafter Bedeutung, die ausserdem in schnellem Wachsen begriffen ist, emporgearbeitet, sodass schon die Fabrikate, ganz abgesehen vom Transport der Rohmaterialien, namhafte Transportartikel repräsentiren. So finden wir, dass nach den Angaben des Budgetdepartements im Jahre 1892 in Russland, mit Ausschluss Finnlands, auf den Privatfabriken ausgeschmolzen und hergestellt wurden:

Fabriken	Versch. Gusseisen	Handelseisen	Versch. fert. Stahl
	Pud	Pud	Pud
im Ural	26 460 151	15 774 687	3 836 203
südliche	17 200 063	2 250 262	8 799 478
Polnische	9 045 541	3 683 375	4 000 915
Transmoskowische . . .	6 495 904	3 744 621	2 433 618
nördliche	21 127	1 942 015	3 749 981
Sibirische	253 171	164 474	1 613
zusammen . .	59 475 957	27 559 434	22 821 [illegible]38

In der Gesammtsumme für Stahl waren ungefähr 11 500 000 Pud Schienen enthalten, wovon 6 874 074 Pud von den südlichen Fabriken hergestellt waren, 1 770 019 Pud von den Fabriken im Ural, 1 549 452 Pud von den nördlichen, 636 380 Pud von den Transmoskowischen und die übrige Anzahl von den Polnischen Fabriken. Im Vergleich mit dem Jahre 1891 wurde mehr gewonnen: Gusseisen 4 708 912 Pud oder 8,6 %, Eisen 2 783 548 Pud oder 11,3 % und Stahl 5 520 244 Pud oder 31,8 %. Demnach machte sich in jeder Kategorie der Eisenproduktion eine mehr oder weniger bedeutende Steigerung der Produktion bemerkbar. In welchem Maasse die einzelnen Montanbezirke Russlands an der Steigerung betheiligt waren, kann aus folgender Zusammenstellung ersehen werden:

Fabriken	Gusseisen	Eisen	Stahl
	Pud	Pud	Pud
im Ural	+ 1 203 430	+ 2 241 118	+ 1 195 068
südliche	+ 1 713 949	+ 664 747	+ 2 785 324
Polnische	+ 1 574 217	— 729 715	+ 1 015 328
Transmoskowische . . .	+ 278 049	+ 564 058	— 1 095 201
nördliche	+ 14 342	+ 70 238	+ 1 619 756
Sibirische	— 75 075	— 26 898	— 31
zusammen . .	+ 4 708 912	+ 2 783 548	+ 5 520 244

Forum der Bahnverwaltungen bei Streitigkeiten aus dem Frachtverkehre.

Der Kongress der Rechtsanwälte der Eisenbahnen, welcher vor kurzem in Petersburg tagte, beschäftigte sich unter anderem auch mit der Prüfung des Modus zur Befriedigung der Ansprüche der Absender und Empfänger von Frachten. Nach den gegenwärtig gültigen, gesetzlichen Bestimmungen des „allgemeinen Statutes für sämmtliche Eisenbahnen Russlands“ steht dem reklamationsberechtigten Empfänger einer Sendung das Recht zu, seinen Entschädigungsanspruch geltend machen zu können: entweder bei der Verwaltung der Versandbahn, oder der Empfangsbahn, oder bei der Versandstation, oder der Empfangsstation, oder bei der Verwaltung irgend einer am Transport betheiligten Zwischenbahn. Aus dieser für die Reklamanten äusserst günstigen Lage, welche durch das Gesetz geschaffen worden ist, entsprang aber andererseits für die Bahnverwaltungen die grosse Unbequemlichkeit fast überall im weiten, Russischen Reiche verklagt werden zu können, sich an den betreffenden Orten entweder unter grossen Geldopfern vertreten oder in contumaciam verurtheilen zu lassen. So konnte z. B. die Verwaltung der Nikolaibahn, deren Sitz in Petersburg ist, in die Lage kommen in Wladikawkas sich vertheidigen bezw. verurtheilen lassen zu müssen.

Diese unhaltbaren Zustände drängten schon seit langem zu einer Aenderung und sollten diese auf dem Kongresse in Petersburg vorbereitet werden. Zu dem Zwecke machte die Gesellschaft der Südwestbahnen den Vorschlag, dass diejenige Bahn, welche die Fracht dem Empfänger abzuliefern hätte, bei einer Klage des Waarenbesitzers die Vertretung aller übrigen interessirten Bahnen übernehme, wodurch der ganze Rechtsgang sehr vereinfacht würde. Dagegen traten zwar die Rechtsanwälte auf, doch hat das Ministerium der Verkehrsanstalten den Vorschlag der Südwestbahnen für rationell erkannt und, wie wir hören, zur Beurtheilung dieser Frage eine Kommission zusammentreten lassen, zu welcher Vertreter der Ministerien und der Staatsbahnen gehören.

Nach diesem Vorgehen der Regierung darf wohl auf eine Aenderung dieser Zustände gehofft werden.

Bücherschau.

Von **Brockhaus' Konversations-Lexikon**, dem Vorbilde aller Deutschen Werke dieser Art, ist mit dem 8. Band die Hälfte der 14. Auflage soeben erschienen. Der 8 Band enthält eine reiche Fülle sorgsam ausgearbeiteter zuverlässiger Artikel, die von 48 Tafeln, darunter 7 Chromotafeln und 12 Karten und Pläne, und 212 Textbildern illustrirt werden. Die Chromotafeln sind wie immer wahre Meisterwerke und die vorzüglichen Karten dem neuesten Stande entsprechend.

Bei dem bunten Inhalt eines Lexikonbandes ist es natürlich nicht möglich, in einer kurzen Notiz seinen Werth voll zu würdigen.

In den bisher erschienenen Bänden ist das Programm der Verlagshandlung in allen Theilen musterhaft durchgeführt. Der Text ist klar, knapp und angenehm lesbar, die illustrative Ausstattung unübertroffen meisterhaft. Auf dem Gebiete der Naturwissenschaften liegen nicht weniger als 96 Tafeln vor, darunter 19 Chromotafeln, auf technischem Gebiete 89 Tafeln; der Kunst sind 60 Tafeln, darunter 15 Chromos gewidmet; ferner enthält der erschienene Theil 15 landwirthschaftliche, 12 militärische, 19 geographische Tafeln, zusammen 414 Tafeln und Karten! Noch reicher wird die zweite Hälfte des Werks illustrirt sein, da sie 77 Chromotafeln, beinahe doppelt so viel als bisher und insgesammt 486 Tafeln und Karten bringen wird. Brockhaus' Konversations-Lexikon dürfte daher wohl vielen ein längst begehrter Hausschatz und willkommenes Weihnachtsgeschenk sein.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Dezember d. J. wird die Verbindungsstrecke Borgstede-Bockhorn der Vareler Nebenbahnen mit den Haltepunkten Kranenkamp und Rahling dem Verkehr übergeben.

Der Haltepunkt Kranenkamp erhält nur beschränkten Personenverkehr mit den beiden Nachbarstationen. Der Verkauf der Fahrkarten erfolgt in Kranenkamp durch den Zugführer.

Der Haltepunkt Rahling wird dagegen für den beschränkten Personen- sowie für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtet. Die Abfertigung von Gepäck, Eil- und Frachtstückgut und Vieh etc. nach und von Rahling bleibt ausgeschlossen.

Zum Tarif für den Lokal-Personenverkehr vom 1. Januar d. J. kommt mit Gültigkeit vom 1. n. Mts. der Nachtrag II zur Ausgabe, welcher neben den Entfernungen für Kranenkamp und Rahling auch theilweise geänderte Entfernungen für die Stationen Bockhorn, Borgstede, Bramloge, Grabstede, Kayhauserfeld, Langendamm, Mühlenteich und Steinhausen enthält.

Im Lokal-Güterverkehr treten am 1. n. Mts. für Bockhorn, Borgstede, Bramloge, Grabstede, Rahling und Steinhausen ebenfalls theilweise geänderte Entfernungen und ausserdem für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Eversburg sowie von Ziegeleifabrikaten nach Varelerhafen und Varel theilweise neue Ausnahmetarifsätze in Kraft.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (2555B)

Oldenburg, den 20. November 1893.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Ebersdorf für den Personenverkehr. Am 1. Dezember d. J. wird der zwischen Sprottau und Waltersdorf gelegene Haltepunkt Ebersdorf N. Sch. für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet.

Breslau, den 18. November 1893. (2556)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Die diesseitige Station Clausdorf erhält vom 15. Dezember d. J. ab die Bezeichnung „Rehagen-Clausdorf“.

Königliche Direktion
der Militär-Eisenbahn. (2557J)

4. Güterverkehr.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc.-Oldenburg. Mit dem 1. Dezember d. J. wird der Verkehr auf der Strecke Bockhorn-Borgstede der Vareler Nebenbahnen eröffnet und treten mit dem genannten Tage in den Entfernungen für die Station Bockhorn Aenderungen ein.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren. (2558B)

Oldenburg, den 20. November 1893.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und Sächsischen Stationen, sowie Gera (Reuss), Preussische Staatsbahn. Zum Tarife vom 1. Januar 1893 tritt am 15. Dezember d. J. bez. am Tage der Eröffnung des Betriebes der Strecken Waldheim-Rochlitz und Pirna-Grosscotta der Nachtrag I in Kraft, der u. a. neue und abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Antonsthal, Connewitz, Dölau, Geringswalde, Grosscotta, Hartha b/Waldheim und Hetzdorf b/Oederan enthält.

Abdrücke dieses Nachtrags sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen käuflich zu erhalten.

Dresden, am 20. Nov. 1893. (2559)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Der im Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutschen Verkehr bestehende Ausnahmetarif 2 für den Transport von Steinkohlen und Kokes erhält mit Wirkung vom 1. Dezember 1893 für den Transport von Steinkohlenbrikets gleichmässige Geltung.

Vom gleichen Zeitpunkte ab werden die Stationen Strassburg Centralbahnhof und Strassburg Neudorf in diesen Ausnahmetarif mit einem Frachtsatze bis zum Schnittpunkte von 0,81 ℳ einbezogen.

Karlsruhe, den 20. Nov. 1893. (2560)
Generaldirektion.

Am 1. Dezember 1893 tritt für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) sowie der Crefelder Eisenbahn einerseits und Stationen der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen andererseits ein neuer Gütertarif in Kraft.

Derselbe bildet eine Neuauflage des bisherigen Gütertarifs für den Verkehr Köln (linksrheinisch)-Oberhessen vom 1. Januar 1889 nebst Nachträgen unter Einbeziehung der Stationen der Crefelder Eisenbahn. Der neue Tarif hat neben Ermässigungen der bestehenden Frachtsätze in einzelnen Fällen auch Frachterhöhungen im Gefolge. Letztere, welche sich auch auf die Station Gelnhausen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. im Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)- Frankfurt a/M. erstrecken, treten erst mit dem 15. Januar 1894 in Wirksamkeit.

Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch der neue Gütertarif zum Preise von 0,40 ℳ zu beziehen ist.

Köln, den 25. November 1893. (2561)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

(Amtliche Bekanntm. Forts. S. IV.)

Nr. 22. Jahrgang 1893. **Berlin, am 25. November 1893.**

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. November Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A D	7	1	Glasballon	Oel oder Säure —	29,5	1	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
2	A K	10	1	Pack	Kreissägen —	20	2	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
3	A K	1459	1	Stange	Stahl —	6	3	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
4	A L	3	1	Kiste	Metallwaaren —	73	4	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision, alte Beklebung Sangerhausen-Berlin.
5	AR	732	1	Ballen	feine Weiden —	100	5	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
6	A S	3910	1	Kiste	leer —	?	6	Berlin H. L.	K. E.-D. Altona	beklebt: Oebisfelde-Berlin.
7	A W	—	1	Korb	Kleidung —	19	7	Cunrau	K. E.-D. Magdeburg	
8	B	1	1	Ballen	Papier —	30	8	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
9	B	364	1	Kiste	leer —	12	9	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
10	B	160	6	Zinkeimer	— —	12	10	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
11	B K	2	1	Pack	alte Packleinwand —	5	11	Berlin H. L.	K. E.-D. Altona	
12	B O B	3161	1	Ballen	Wollwaaren —	22,5	12	Dittersbach	K. E.-D. Berlin	
13	C B W	—	1	Fass	Bier —	24	13	Egeln	K. E.-D. Magdeburg	
14	C Sch	10	1	Kollo	Decke (alt u. schlecht)	56	14	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
15	C V	93	1	Fass	Böden u. Deckel zu Packfässern	52	15	Altenkirchen	Rechtsrh. Köln	
16	C W C	504	1	Lattenkiste	? —	?	16	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	von Rinteln.
17	D	20	1	Fass	? —	37	17	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
18	E D S	9485	1	Bund	Stahl —	20	18	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
19	E S	4	1	—	Bindekette —	—	19	Bremen Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
20	F	579 2271	2	Ballen	Makulatur —	164	20	Gustavsburg	Hessische Ludwigsb.	von einer Wagenladung auf der Strecke gefunden.
21	F B	7155 3155	1	Weinfass	leer —	9	21	Darmstadt	„	
22	F G	8	1	Verschlag	Eisentheile —	14	22	Berlin H. L.	K. E.-D. Altona	
23	F H	499	1	Ballot	Läuferstoffe —	19	23	Landsberg a. W.	K. E.-D. Bromberg	
24	F S	—	3	—	eis. Rohre —	51	24	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
25	F W	859	1	—	Wagendeichsel mit Schwengel	—	25	Harburg	K. E.-D. Hannover	
26	G G	1	1	Kiste	Spiegelglas —	200	26	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
27	G H M B	—	1	—	Standbaum —	—	27	Magdeburg Ctr.	K. E.-D. Magdeburg	
28	G L	7895	1	Fass	Wein —	74	28	Berlin Nordbhf.	K. E.-D. Berlin	
29	G M	347	4	Körbe	Packstroh —	20	29	Gelsenkirchen	Rechtsrh. Köln	
30	H	—	1	Sack	Kartoffeln —	130	30	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
31	H B	119	1	—	Nussbaum-Ausziehtisch	43	31	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	von Bln.
32	H K	1	1	Sack	Säcke —	14	32	Wesel	Rechtsrh. Köln	
33	H M	5447	1	Kiste	Kleider, Stiefeln, Kochgeschirr, Weisskohl	38	33	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
34	H R	1967/68	2	Stück	Maschinentheile —	—	34	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	mit Stationsbezeichnung „Klahrheim“.
35	H S	II	1	Kistchen	leer —	1	35	Göttingen	K. E.-D. Hannover	beklebt: von Berlin P. 25/10.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
36	H S	1. 2. 4. 1. 6	5	Stück	leere Körbe —	—	36	Schwaan	Meckl. Friedr. Frzb.	alte Beklebung: Neubukow-Malchin.
37	J u. B	133	1	Fass	leer (756 l) —	121	37	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	„Stuttgart" beschr.
38	J J G	9	2	—	Privatdecken —	—	38	Brohl	Linksrh. Köln	
39	J R	209	1	Pack	l. Säcke —	—	39	Wanne	Rechtsrh. Köln	
40	J S	—	1	—	Ofentheil mit 2 Thüren	2,5	40	Diepholz	„	
41	J W	2	1	Kiste	Tuchabfälle u. 1 Blecheimer	20	41	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
42	K	—	1	Sack	Kartoffeln —	34	42	Wesel	Rechtsrh. Köln	
43	K A	15	1	„	Spunden —	38	43	Worms	Hessische Ludwigsb.	
44	K C	8187	1	Fass	? —	?	44	Spandau	K. E.-D. Altona	besch.: Bln.
45	L	5	1	Pack	Piassavabesen —	9	45	Wollstein	K. E.-D. Berlin	
46	L O	—	1	Stück	Holz (Schlittenkufe)	4	46	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
47	L W	14615	1	Kiste	Cigarren —	41,5	47	Ferdinandshof	K. E.-D. Berlin	
48	M	—	1	Pack	6 gusseis. Töpfe —	16	48	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
49	M T	5459	1	Kiste	gebr. Blechbüchsen	9,5	49	Berlin H. L.	K. E.-D. Altona	
50	N	—	1	—	eis. Schwungrad —	29	50	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
51	P	4/4	2	Kolli	Siebränder —	6	51	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
52	P (weiss)	—	3	Stück	gusseis. Fenster —	4	52	Geestemünde Zollinland	K. E.-D. Hannover	
53	P L F	4949	1	Kiste	leer —	27	53	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
54	P R	—	2	—	Holzböcke —	10	54	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
55	R	2	1	Verschlag Blechdosen	Heringe —	23	55	Riesa	Sächsische Stsb.	beschr.: Riesa.
56	R P	490	1	Kiste	Glaswaaren —	70	56	Berlin H. L.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg.
57	R S	—	1	Korb	leer —	13	57	Ludwigslust	„	
58	T B S	2038	1	Bierfass	leer —	21,5 l	58	Ulm	Württemberg. Stsb.	
59	V B	70	1	Pack	Bücher —	26	59	Stuttgart	„	
60	V L Z	13706	1	Kiste	gefüllt —	43	60	„	„	„Stuttgart" beschr.
61	U und B C	—	1	—	trockenes Fell —	14	61	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
62	W C (weiss)	2	1	—	Pflugeisen —	7	62	Emmerich	Rechtsrh. Köln	
63	W H	II	1	Korb	3 alte leere Säcke u. 2 kleine alte Spahnkörbe	8	63	Bodenbach	Sächsische Stsb.	bezettelt: K. E. D. Altona Berlin 28/10.
64	W V	1965	1	Pack	Stacheldraht —	19	64	Worms	Hessische Ludwigsb.	bez.: Worms.
65	Z N	339	1	Sack	Rohzucker —	84	65	Sagan	K. E.-D. Berlin	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
66	A. G. Arnold & Gutmann, Wien	8390	1	Kiste	Cichorien —	71,5	66	Kratzau	Sächsische Stsb.	
67	L. K. Bromberg	5896	1	„	1 Thürschloss —	8	67	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
68	G. H. Constanz	—	1	—	Eisenrohr —	—	68	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
69	Hartmann J. St. F.	1835	1	Sack	Kartoffeln —	110	69	Berlin, Görl. B.	K. E.-D. Berlin	
70	Joh. Klein	—	1	Koffer	? —	19	70	Münster	Rechtsrh. Köln	
71	Gebr. Kuhn	—	1	Beifass	leer —	22	71	Neuwied W.	Linksrh. Köln	
72	Neubrandenburg	—	1	Kiste	Uniformstücke —	10	72	Neubrandenburg	K. E.-D. Berlin	
73	T Pakosch	—	3	Oelfässer	leer, gebr. —	93	73	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
74	C. Schleuter Kalk	—	1	Kiste	leere Glasflaschen —	62	74	Kalk G.	Rechtsrh. Köln	
75	Stegemann	61	1	Fass	(Inhalt unbekannt) —	60	75	Liegnitz	K. E.-D. Berlin	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
76	—	1	1	Bund	Gasrohre —	53	76	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
77	weiss	I	1	Stange	Rundeisen —	50	77	Kirchweyhe	Rechtsrh. Köln	5,45 m lang.
78	weiss	1 u 3	2	—	eis. Ofentheile —	2	78	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
79	—	4	2	—	Ofentheile —	4	79	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
80	—	15 196 414	3	Bierfässer	leer —	11,0 l 27,3 „ 22,7 „	80	Ulm	Württemberg. Stsb.	
81	—	XXI	2	Bund	eis. Schieber u. 1 eis. Dachfenster	18	81	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
82	—	1061	1	—	Privatplan —	—	82	Salzwedel	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
83	schwarz +	—	2	—	Schmorpfannen	20	83	Vorwohle	K. E.-D. Magdeburg	
84	| roth	—	2	Kolli	33 Stück diverse Kochheerdringe	19,5	84	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
85	roth |	—	1	Stange	Eisen	—	85	Hoppegarten	„	
86	| roth	—	5	Bund	Bandeisen	—	86	Hoch-Stüblau	„	
87	weiss ||	—	2	Stangen	Stahl	14	87	Berlin Ostb.	„	
88	weisser Strich	—	1	Stange	Eisen	4	88	Bitterfeld	K. E.-D. Erfurt	
89	+ roth	—	1	Kollo	2 eis. Ofenrohre	6	89	Bremerhaven, Zollinland	K. E.-D. Hannover	
90	× weiss	—	1	„	Ofentheil	6,5	90	Cadenberge	„	
91	×	—	1	Pack	2 Körbe, leer	11	91	Soest	„	b. Schuppenrevision.
92	gelber Strich	—	1	Stange	Rundeisen	8	92	Bremen	„	b. Schuppenrevision.
93	schwarz × ×	—	1	Stück	Gasrohr, 4 m lang, 3,5 cm stark	14,5	93	Zwickau	Sächsische Stsb.	
94	△ O.S.	3037	1	Tonne	Heringe	224	94	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
95	△ FFR	3562	1	Petroleumfass	leer	35	95	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
96	—	—	4	Stück	Aufsatzringen	—	96	Cassel U.	K. E.-D. Hannover	
97	—	—	4	„	Bretter à 5 m lang, 20 mm stark	—	97	Marienburg	K. E.-D. Bromberg	
98	—	—	15	„	Bretter	210	98	Kirchweyhe	Rechtsrh. Köln	
99	—	—	1	Ring	Draht	37	99	Wanne	„	
100	—	—	2	Pack	Drahtnägel	5	100	Forst	K. E.-D. Erfurt	
101	—	—	10	Stangen	Eisen	—	101	Crivitz	Meckl. Friedr. Frzb.	lagert ca. 4—6 Wochen.
102	—	—	1	—	Eisenstange, 2 m lang	6,5	102	Bremen	K. E.-D. Hannover	
103	—	—	16	—	Fasskeile	—	103	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
104	—	—	1	Korb	Flaschen	40	104	Worms	Hessische Ludwigsb.	
105	—	—	2	Stäbe	Flacheisen	9,5	105	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
106	—	—	1	Stange	Flacheisen	10	106	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
107	—	—	1	—	gusseis. Formstück	8	107	Crefeld	Linksrh. Köln	
108	—	—	1	—	Gardinenstange	—	108	Gnoien	Meckl. Friedr. Frzb.	3 m lang.
109	—	—	1	Ballen	Garn	13	109	Breslau Märk. B.	K. E.-D. Berlin	
110	—	—	7	—	eis. Haken	1	110	Zwickau	Sächsische Stsb.	
111	—	—	2	—	eis. Haken mit Bügel	7	111	Hildesheim Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
112	—	—	2	Pack	Handkörbe	12	112	Wanne	Rechtsrh. Köln	
113	—	—	1	Bund	Heerdringe	5,5	113	Hameln	K. E.-D. Hannover	
114	—	—	1	Paar	Holzschuhe	—	114	Aachen	Linksrh. Köln	
115	—	—	1	Sack	Kartoffeln	71	115	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
116	—	—	1	Kiste	leer	98	116	Gr.-Gleidingen	„	
117	—	—	7	—	eis. Kugeln	203	117	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
118	—	—	1	—	Leine, 30 m lang	?	118	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
119	—	—	1	Pack	gross. alter, lein. Plan	90	119	Berlin	K. E.-D. Altona	
120	—	—	2	—	eis. Querschwellen	6	120	Vinzelberg	K. E.-D. Magdeburg	auf d. Strecke gefunden.
121	—	—	1	—	gusseis. Rad	7	121	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
122	—	—	1	Bund	3 eis. Röhren, ca. 1,75 m lang	19	122	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
123	—	—	1	Sack	leere Säcke	20	123	Altenkirchen	Rechtsrh. Köln	
124	—	—	1	„	alte Säcke	32	124	Crefeld	Linksrh. Köln	
125	—	—	1	Bund	Seegras	25	125	Saarbrücken	„	
126	—	—	1	„	Schilf	10	126	Brakel	K. E.-D. Hannover	
127	—	—	1	Schlosskorb*)	—	22	127	Brügge	K. E.-D. Altona	v. Klahrheim.
128	—	—	2	Stangen	Stahl	14	128	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
129	—	—	1	—	Stahlfeder	2	129	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
130	—	—	1	—	Stahlwalze, 2,67 m lang	26	130	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
131	—	—	1	—	eis. Stiefelknecht	2	131	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
132	—	—	4	—	alte Strickenden	—	132	Torgau	K. E.-D. Erfurt	
133	—	—	1	Strohsack	Stroh	30,5	133	Niederrad	Hessische Ludwigsb.	
134	—	—	1	Fass	Theer	230	134	Berlin Nordb.	K. E.-D. Berlin	
135	—	—	1	—	braunes Tuch	0,5	135	Heide	K. E.-D. Altona	
136	—	—	1	—	Wasserpumpenkolben	4	136	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
137	—	—	1	Bund	geschälte Weiden	13	137	Rosslau	„	
138	—	—	2	Stück	Zinkbleche	6	138	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	

*) weiss, mit 2 Vorhängeschlössern.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Frachtermässigung für Viehsendungen nach dem Oberschlesischen Hüttenrevier. Die seitherige Frachtermässigung von 25% für die Beförderung von Rindvieh und von 50% für die Beförderung von Schafen und Ziegen von sämmtlichen in der Provinz Schlesien gelegenen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau nach den in den Kreisen Tarnowitz, Tost-Gleiwitz, Zabrze, Beuthen O/S., Kattowitz und Pless gelegenen Stationen wird unter der Voraussetzung, dass die Grenze für die genannten Viehgattungen noch fernerhin gesperrt bleibt, bis Ende Dezember 1894 verlängert.

Breslau, den 20. Nov. 1893. (2562)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn. Am 1. Januar 1894 tritt für den Binnenverkehr der Main-Neckar-Eisenbahn und für den Verkehr zwischen den Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn einerseits und den Stationen Frankfurt a M.-Sachsenhausen des Königlichen Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a/M., Mannheim der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und Pfungstadt der Grossherzoglich Hessischen Nebenbahn andererseits, sowie für den Verkehr der letzteren Stationen unter sich ein neuer Gütertarif, Theil II, in Kraft, durch welchen der Lokalgütertarif vom 1. August 1885 nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt wird.

Der neue Tarif, welcher neben einigen Ermässigungen auch geringfügige Erhöhungen enthält, kann vom 1. Januar 1894 ab bei unseren Güterabfertigungen zum Preise von 60 ₰ bezogen werden.

Darmstadt, den 18. Nov. 1893. (2563)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckarbahn-Pfälzischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1894 treten im Verkehr zwischen Ludwigshafen a/Rh. einer- und diesseitigen Stationen andererseits theilweise geänderte Frachtsätze in Kraft, wodurch neben Ermässigungen geringe Erhöhungen eintreten.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Darmstadt, den 18. Nov. 1893. (2564)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckar-Eisenbahn. Zum Gütertarife zwischen dem Direktionsbezirk Frankfurt a/M., der Hohenebra-Ebeleberund der Kerkerbachbahn einer- und der Main-Neckarbahn andererseits vom 18. August 1888 tritt am 1. Januar 1894 der Nachtrag X in Kraft. Derselbe enthält unter anderem erhöhte Entfernungen für die Stationen Buttstädt, Cölleda, Eckartsberga, Gispersleben, Greussen, Guthmannshausen, Olbersleben, Ringleben-Gebesee, Lömmerda, Straussfurt, Walschleben, Wasserthaleben und Weissensee des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., sowie ermässigte Kilometerzuschläge für den Verkehr mit den Stationen der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn.

Darmstadt, den 18. Nov. 1893. (2565)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Westdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif. Die Station Metzeral der Reichsbahn wird vom 1. k. Mts. in die Klasse 1 für rohe Baumwolle mit den für die übrigen Reichsbahn-Stationen bestehenden Sätzen aufgenommen.

Hannover, den 20. Nov. 1893. (2566)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 4. Januar k. J. treten die Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Hoek van Holland der Holländischen Eisenbahn und den Stationen Aurich, Burhafe, Dornum, Emden, Esens, Georgsheil, Hage, Loppersum, Marienhafe, Neermoor, Norden, Oldersum und Wittmund des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) ausser Kraft ohne durch neue ersetzt zu werden. Ueber die hiermit verbundenen Tariferhöhungen ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 20. Nov. 1893. (2567)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Staatsbahn-Güterverkehr Elberfeld etc.-Oldenburg. Mit dem 1. Dezember d. J. gelangen für den Verkehr mit den Stationen Leichlingen, Ohligs, Solingen-Nord, Solingen-Süd und Solingen-Weyersberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, sowie für den Verkehr mit der Station Bockhorn der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn infolge von Verringerung der Entfernungen ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren. (2568B)

Oldenburg, den 17. November 1893.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Petroleum und Naphta in Wagenladungen von Ludwigshafen nach Kehl und einigen anderen Badischen Stationen treten am 1. Dezember d. J. ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 21. Nov. 1893. (2569)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Verdingungen.

Werra-Eisenbahn. Behufs Verdingung der Lieferung von:

535 t Stahlschienen (Normalprofil der Preussischen Staatseisenbahnen vom Jahre 1885);
50 „ Laschen zu diesem und
40 „ „ zu einem älteren Profil;
5 „ Laschenbolzen und
5 „ desgl. zu einem älteren Profil;
40 „ Unterlagsplatten und
20 „ Hakennägel

ist Termin auf Mittwoch, den 27. Dezember 1893 anberaumt und sind Angebote darauf nach Maassgabe der allgemeinen Bedingungen bis dahin an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Die Bedingungen und die Zeichnungen können in unserem Sekretariat eingesehen, auch gegen Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden. Bei der Anforderung ist bestimmt anzugeben, für welche Stücke die Bedingungen und Zeichnungen gewünscht werden.

Meiningen, den 16. Nov. 1893. (2570)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.
Graeger.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Der Verkauf der aufgekommenen Altmaterialien (u. a. für Industriegeleise noch brauchbaren Schienen etc.) findet Mittwoch, den 29. November 1893, Vormittags 11 Uhr, statt, bis zu welchem Termin Preisangebote an uns einzureichen sind.

Verzeichnisse und Bedingungen sind gegen Einsendung von 25 ₰ von uns zu beziehen, können auch in unserem Amtszimmer eingesehen werden.

Dessau, im November 1893. (2571)
Königl. Preussisches Eisenbahn-Betriebsamt.

Zum Verkauf der in den diesseitigen Eisenbahn-Betriebsamtsbezirken angesammelten alten Schienen und anderen Oberbaumaterialien wird Termin auf Donnerstag, den 21. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36, anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ in baar oder in Briefmarken zu 10 ₰ postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 21. November 1893. (2572)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion
Breslau.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien. Zum Verkauf der in den diesseitigen Werkstätten zu Breslau, Oppeln, Ratibor, Posen, Kattowitz und Glogau angesammelten Materialienabgänge und alten Werkzeugmaschinen etc. ist Termin auf Montag, den 18. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36, anberaumt. a) Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen und b) die Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Entrichtung von 50 ₰ zu a und 50 ₰ zu b, auch in Briefmarken à 10 ₰, postpflichtig bezogen werden.

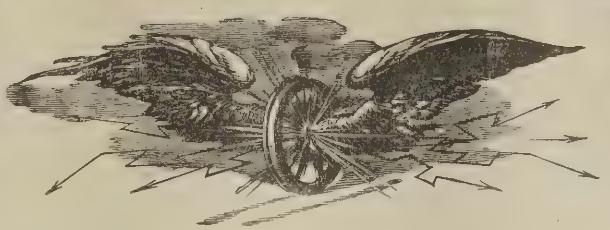
Angebotsbriefe müssen mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von alten Werkstattsmaterialien“ versehen und bestimmt bis zur Terminsstunde hier eingegangen sein. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach obigem Termine.

Breslau, den 11. November 1893. (2573)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 93. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends

Berlin, den 29. November 1893.

Inhalt:

Der nächste Krieg und die Deutschen Bahnverwaltungen

benennt sich eine kürzlich in Hannover-Linden*) erschienene Schrift des Artillerieoffiziers a. D. C. Becker. Die gewählte Benennung ist an und für sich nicht ungeeignet, eine gewisse Anziehungskraft auszuüben; ihr Inhalt kann dagegen nur auf leichtgläubige Gegner des Deutschen Reiches erfreulich, auf nichtsachkundige Freunde unseres Vaterlandes möglicherweise beunruhigend und auf besser Unterrichtete nur in hohem Grade unerquicklich wirken. Wenn jemand sich an eine so hohe Aufgabe heranwagt und es dabei unternimmt, eine Fülle schwer belastender Aussagen über die Deutschen Bahnverwaltungen, ihre Einrichtungen, Zustände und oberen Beamten der Welt zu verkünden, so sollte man erwarten dürfen, dass er der Sache wenigstens einigermaassen gewachsen sei und ausreichende Kenntnisse wie Erfahrungen für seine Aufgabe besitze. Zur Beurtheilung, ob dies bezüglich des genannten Verfassers der Fall, mögen nachstehende Zeilen einigen Anhalt geben.

Der Verfasser schlägt zunächst vor, die jährlichen Kosten der Militärvorlage bis zu etwa 30 oder 50 000 000 *M.* dadurch zu decken, dass ein einziger grosser Deutscher Güterwagenpark geschaffen werde mit voller Freiheit der Benutzung nach allen Richtungen. Gegenwärtig sei jede Bahnverwaltung bestrebt, den Transport der Güter thunlichst mit eigenen Wagen auszuführen, sodass dieselben unwirthschaftlich arbeiten müssten. Würden den Güterwagen die bahnseitig auferlegten Fesseln abgenommen, so entfielen kostspielige Leerläufe, die schwerfälligen und betriebsgefährlich langen Güterzüge würden kürzer werden und sicherer zu handhaben sein, der Wagenmangel würde verschwinden und der gesammte Betrieb sich wesentlich billiger gestalten. Hierbei ist nur übersehen, dass schon jetzt und längst unter den zum Verein der Deutschen Eisenbahnen gehörenden Bahnen ein weitgehendes, ständig fortentwickeltes Uebereinkommen über die gegenseitige Wiederverwendung und Ausnutzung ihrer Güterwagen besteht, dass ähnliche internationale Vereinbarungen getroffen sind und dass innerhalb der Preussischen Staats- und diesen beigetretenen Bahnen die Verbandsgüterwagen sich fast unbeschränkter Bewegungsfreiheit erfreuen. Diesem Verbandsgebiete gehören auch die auf S. 17 bis 21 der Broschüre genannten Versandplätze Dortmund und Oldenburg an, sodass die vom Verfasser zu Gunsten seiner Behauptungen erdachte gleichzeitige Beförderung von Last- und Leerzügen in beiden Richtungen vollständig ausgeschlossen ist. Versand und Empfang bestehen ja in den Industriegebieten, Häfen und Handelsplätzen auch keineswegs immer gleichzeitig und in gleichem Umfange; die Beförderung von Leerzügen auf geringere oder grössere Entfernungen wird daher nie ganz zu beseitigen sein. Hiernach wird leider die Möglichkeit der in so nahe Aussicht gestellten Betriebskostenersparniss von 30 bis 50 000 000 *M.* hinfällig.

Den bei weitem grössten Theil der Schrift nehmen sodann abfällige Bemerkungen ein über angebliche Mängel und Missstände bei den Deutschen Bahnverwaltungen. Es sei ja, so sagt der Verfasser, vielleicht nicht unmöglich, aber wenig

*) Verlag von Manz & Lange. Preis 80 ₰.

wahrscheinlich, dass die Deutschen Bahnen in ihrer gegenwärtigen Verfassung den neueren Anforderungen, welche alle Europäischen Staaten für den ersten Aufmarsch ihrer Truppen an die Bahnen stellen, aus dem Grunde gewachsen sein würden, weil ihnen zu diesem Zweck eine verhältnissmässig grosse Zahl Bahnstrecken zur Verfügung stehe. Nicht befähigt dürften sie indess zufolge ihrer Organisation und Verwaltungsweise sein, die etwa siegreich im Feindesland vorrückenden Armeen bei den heutzutage auf dem Kampfplatz erscheinenden gewaltigen Truppenmassen mit allem Nöthigen zu versorgen. Das gegenwärtige Deutsche Bahntransportwesen sei dringend verbesserungsbedürftig. So gross auch das Vertrauen zur Militärverwaltung, so unsicher sei die Bevölkerung in betreff der Deutschen Bahnverwaltungen; das Publikum fühle instinktmässig heraus, dass Schwächen, Mängel usw. bei denselben vorhanden seien, dass bei ihnen nicht alles so ist, wie es sein solle. Eine offene Darlegung dieser Missstände sei daher nicht zu umgehen.

Vorweg will der Verfasser nun die dringende Verbesserungsbedürftigkeit des Deutschen Bahntransportwesens dadurch beweisen, dass „laut Blätternachricht“ in den beiden Betriebsjahren 1887/89 auf den Preussischen Staatsbahnen mehr als 6 Mal soviel Zugentgleisungen und Zusammenstösse jährlich stattgefunden, als unter gleichen Verhältnissen auf den Englischen Bahnen im Jahre 1888. Hierzu ist zu bemerken, dass die Unfallstatistik der beiden Länder keinerlei unmittelbaren Vergleich zulässt. In Preussen wird jeder auf freier Strecke wie auf Bahnhöfen einem Zuge zugestossene oder beim Rangiren eingetretene Unfall, bei dem eine Tödtung oder Verletzung von Personen oder eine erhebliche Beschädigung von Fahrzeugen vorgekommen, jedes Ueberfahren von Fuhrwerken auf Wegeübergängen, jede Betriebsstörung, durch welche ein Hauptgeleis länger als 12 Stunden gesperrt ist, den oberen Behörden ausnahmslos gemeldet. Wie auf den Englischen Bahnen in dieser Beziehung thatsächlich verfahren wird, entzieht sich gänzlich der hiesigen Beurtheilung. Wie viele Entgleisungen z. B. aus den für 1888 verzeichneten 1 240 Brüchen von Maschinentheilen, Federn, Radreifen, Rädern, Achsen, Bremsvorrichtungen, Kuppelungen und Schienen herbeigeführt sind, kann aus der Englischen Statistik nicht ersehen werden. Wenn ferner im ganzen Jahre 1888 für sämmtliche Bahnen oder Bahnhöfe Grossbritanniens und Irlands nur 12 „Zusammenstösse zwischen Güterzügen und Theilen derselben“ verzeichnet sind, so dürfte die Vermuthung nicht fehlgehen, dass nach Preussischen Vorschriften wohl fast täglich ein oder der andere derartige Zusammenstoss dort hätte gemeldet werden müssen.

Des weiteren will der Verfasser die angeblichen Missstände bei den Deutschen Bahnen aus der „Nichtsachverständigkeit“ der höheren Bahnbeamten herleiten. Dieselbe würde durch das Urtheil der höheren Militär- und Postbeamten, sowie durch die unteren Dienststellen im Bahnbetriebe bestätigt. Dieser Mangel zeige sich im einzelnen:

A. innerhalb der Behörden selber,
B. der Tagespresse gegenüber,
C. in Bezug auf „das Ausweichgeleis“ mit Rücksicht auf Militärzüge,
D. in Bezug auf den Stationsdienst,
E. im dienstlichen Verkehr mit Untergebenen,
F. in Bezug auf Bahnzüge.

Verfasser mischt hierbei unter vereinzelte richtige oder halbrichtige Dinge eine Fülle von falschen und theilweise ungeheuerlichen Angaben. Zugegeben sei ihm, dass die eisenbahnmässige Ausbildung der oberen Bahnbeamten gegenwärtig zu spät beginnt und zu kurze Zeit dauert. Erwünschter ist es, gewisse zum unteren Bahndienst gehörende Kenntnisse frühzeitig zu erlernen, um das demnächstige Eindringen in die höheren Gebiete des Bahnwesens, die selbständige Thätigkeit in leitenden oberen Stellungen beim Betrieb oder Verkehr, sowie das Entwerfen und die Ausführung zweckmässiger Bahnanlagen zu erleichtern.

Diese Erkenntniss ist indessen keineswegs neu. Ausser manchem anderen ist Schreiber dieser Zeilen selber für eine entsprechende Abänderung des fraglichen Ausbildungsganges eingetreten (vergl. Jahrg. 1892 Nr. 43 d. Ztg.). Die Umgestaltung dieser Ausbildung unterliegt, soviel bekannt, z. Zt. der höheren Entscheidung. Völlig verfehlt ist es aber, nun den Schluss ziehen zu wollen, dass die oberen Bahnbeamten bezüglich ihrer Sachverständigkeit zeitlebens „gewissermaassen in der Luft schweben“. Was sie in früheren Jahren praktisch zu erlernen keine Gelegenheit hatten, müssen sie jetzt eben später, wenn auch unter erschwerenden Umständen sich aneignen, und dass dies redlich und gewissenhaft geschieht, dafür bürgen denn doch recht zahlreiche Beispiele! Sicherlich hat der Verfasser kein Recht, unter E Seite 38/39 zu behaupten, der Vorgesetzte habe bei seiner Unbekanntschaft mit dem unteren Bahndienst nicht die innere Beruhigung, dass der Dienst seines Untergebenen den Umständen nach richtig geregelt sei; im fehle das „gute Gewissen“, er höre etwaige Gesuche des Stationsvorstehers „mehr gleichgültig“ an, ginge den Untergebenen aus Furcht, seine Nichtsachverständigkeit eingestehen zu müssen, aus dem Wege und zeige demselben daher einen mehr abwehrenden und abstossenden Charakter! Unterzeichneter weiss trotz seiner umfangreichen Bekanntschaft unter den höheren Bahnbeamten keinen einzigen, auf den diese Verunglimpfungen auch nur entfernt bezogen werden dürften.

Aus der reichen Zahl fernerer Entstellungen seien noch folgende herausgegriffen:

Gemäss A sollen sich technische Neuerungen und Verbesserungen bei den Deutschen Bahnen nur äusserst schwer Eingang verschaffen; sie müssten vorzugsweise ausländischen Bahnen entlehnt werden und zwar erst dann, nachdem sie sich dort langjährig bewährt hätten. Als Beispiel hierfür werden u. a. die Signalvorrichtungen genannt. Dass bei den Deutschen Bahnen seit über 20 Jahren ein einheitliches Signalwesen eingeführt ist und dass mehrere Deutsche Bahnen schon noch früher vortrefflich durchgebildete Einrichtungen zur gegenseitigen Sicherung der Signale und Weichen besassen, scheint dem Verfasser ebenso unbekannt zu sein, wie die Thatsache, dass aus dem Auslande fortgesetzt hervorragende Bahnbeamte nach Deutschland kommen, um hiesige Fortschritte und Verbesserungen, z. B. die Anordnung ausgedehnter Sammel- und Rangirbahnhöfe, von eigenartigen Güterschuppen, Stadtbahnen und -Bahnhöfen, eiserner Oberbauarten, eiserner Weichen usw. zu besichtigen. Wenn aber Deutsche Bahnen manchen ständig vorwärts drängenden Neuerungen gegenüber mitunter eine gewisse Vorsicht beobachten, so erklärt sich dies schon aus finanziellen Rücksichten, welche sie sich aufzuerlegen haben.

Unter B versichert der Verfasser, bei der Militärverwaltung sei die Bevölkerung nicht allein durch die Presse, sondern auch durch die höheren und niederen Militärpersonen „von allen militärischen Dingen genau unterrichtet“. Den Besitz und die Ausübung der Dienst- und Amtsverschwiegenheit dürfen die Bahnverwaltungen hiernach wohl für sich allein beanspruchen? Den Inhabern der Zeitungen rühmt Verfasser nach, sie seien von den Bahnen in pekuniärer Beziehung dadurch zu sehr abhängig, dass ihnen die Annoncen usw. entzogen würden. Anstatt das Publikum mittelst der Presse aufzuklären und zu belehren, sei alles mit einem dichten geheimnissvollen Schleier umhüllt. Gegen welchen Punkt im Bahntransport auch die Aufmerksamkeit der Presse sich wende, fast immer werde ein wunder Punkt im Bahnbetrieb berührt — „daher die Empfindlichkeit der Bahnverwaltungen gegen Angriffe der Presse“! Verfasser weiss ersichtlich nicht, dass die Preussischen Eisenbahnbehörden allen bezüglichen Aeusserungen und Wünschen der Presse aufmerksam folgen, solche wenn angängig erfüllen und erforderlichenfalls entsprechend darauf antworten.

Unter C macht Verfasser die Bahnverwaltungen verantwortlich für „zahlreiche Unfälle und Verspätungen“, welche aus nicht hinreichender Länge der Kreuzungs- und Ueberholungsgeleise entständen. „Unter gewöhnlichen Verhältnissen dürfte ein Zug auf 60 m zum Stillstand gebracht werden können.“ Um daher derartige Unfälle, Zugverspätungen usw. unmöglich zu machen, müsste den betreffenden Geleisen diese Mehrlänge über die grösste Zuglänge hinaus gegeben werden. Verfasser darf sich versichert halten, dass diese Mehrlänge nicht gescheut werden würde, falls dadurch wirklich ein nennenswerther Vortheil für die Betriebssicherheit zu erreichen wäre. Abgesehen von anderen hiergegen sprechenden Gründen, ist aber leider die Annahme, dass unter gewöhnlichen Verhältnissen ein Zug auf 60 m zum Stillstand gebracht werden könnte, für die allermeisten Fälle nicht richtig.

Die sodann auf S. 28—30 und S. 22 den Bahnverwaltungen zur Last gelegten Gefährdungen der Züge beim Ein- und Ausfahren setzen die gänzliche Ausserachtlassung der einfachsten Bestimmungen, wie sie z. B. unter Ziffer 20 der Preussischen Fahrplanvorschriften gegeben sind, durch die Stationen voraus. Kein Stationsbeamter darf einen Personenzug in der Anfangsweiche des Bahnhofes regelmässig während der Zugabfertigung stehen lassen und damit die Ein- und Ausfahrt weiterer Züge aus dem Grunde sperren, weil die Bahnsteiglänge nicht ausreiche. Ist letzteres der Fall, so muss der Zug dennoch ganz einfahren und in umgekehrter Richtung mit der Spitze vor der Ausfahrtweiche halten, selbst wenn die Reisenden aus einigen Wagen ohne Vermittelung des Bahnsteiges aus- bezw. in dieselben einsteigen müssen. Dass bei dauerndem Bedürfniss einem solchen Zustande baldmöglichst abgeholfen werden muss und wird durch entsprechende Bahnsteigverlängerung, ist selbstredend.

Weiter irrt der Verfasser, wenn er auf S. 21 behauptet, dass beim Kreuzen zweier Personenzüge auf einem Bahnhof bestimmungsgemäss derjenige Zug jedesmal zuerst in denselben einfahren müsse, welcher auf dem, vor dem Hauptgebäude zunächst gelegenen Geleise zu fahren hat. Gerade

weil durch ausnahmslose Anwendung einer solchen Bestimmung zahlreiche Fahrplanschwierigkeiten und Störungen im Zugverkehr eintreten würden, sind in Preussen die Fahrplanvorschriften Ziffer 25 und 27 erlassen worden.

Unter D meint der Verfasser, die sichere und prompte Beförderung der Bahnzüge bei den Deutschen Bahnen sei seines Wissens nirgends unter eine richtige Aufsicht gestellt. Bald dieser, bald jener Weichensteller oder Bahnhofsarbeiter verlasse „ganz nach seinem Wohlgefallen“ den Bahnhof oder befände sich mit einem Güterversender im geheimen Kabinet des Bahnwirths. Um diese und ähnliche Mängel zu verhüten, dürfe der Stationsvorsteher einzig und allein mit der prompten und sicheren Beförderung der Züge nebst Oberaufsicht betraut werden, jede andere dienstliche Nebenbeschäftigung sei unstatthaft. Damit derselbe es sich nun nicht „allzu bequem“ mache, solle er „jedesmal mitbestraft werden, wenn der eine oder andere seiner Untergebenen wegen irgend eines dienstlichen Vergehens bestraft wird“ (S. 37). Leser vermuthet hier wohl mit Recht, dass unter solchen Umständen die Stellen der Stationsvorsteher künftig nicht sonderlich umworben sein werden.

Zu E, über den dienstlichen Verkehr mit den Untergebenen, ist bereits oben das Erforderliche bemerkt.

In Bezug auf die Bahnzüge wird unter F ein System falscher Bescheinigungen der Zug-An- und Abfahrtszeiten in den Zugführerrapporten geschildert; diese Vorgänge vollzögen sich offenbar unter Mitwissen der vorgesetzten Behörden. Es fehle jede Kontrole, dass der Lokomotivführer bei den Verspätungen, namentlich den selbstverschuldeten, mit einer Geschwindigkeit hauptsächlich auf den im Gefälle liegenden Strecken fahre, die für die Art des Zuges völlig unzulässig sei. Verfasser scheint keine Ahnung zu haben von den, seit vielen Jahren eingeführten, wirksamen Einrichtungen zur Verhütung gerade solcher Geschwindigkeitsüberschreitungen; auch vergisst er, dass die telegraphischen Meldungen über die wirklichen An- und Abfahrtszeiten in die Depeschenbücher eingetragen werden und somit stets eine Gegenkontrole zu den Zugführerrapporten bilden.

Zur Abhilfe der gesammten vermeintlichen Missstände schlägt Verfasser vor:

1. Heranziehung der höheren Betriebsbeamten zu Sachverständigen im Bahntransportwesen,
2. geregelte Beaufsichtigung der Bahnzüge und Stationen durch sachverständige, laut Vorstehendem heranzuziehende Reisedirektoren,
3. Bildung von Bahnverwaltungen mit thunlichst grossen „Bahnkomplexen“,
4. Aenderung der Behandlung der Bahnen im Kriege.

Zu 1 wurde bereits oben bemerkt, dass eine Abänderung der bisherigen Ausbildung beabsichtigt sei. Ob der vom Verfasser vorgeschlagene Stufengang (Bahnschaffner der IV. Wagenklasse, Packmeister, Zugführer usw.) der richtige ist, möge dahingestellt bleiben.

Die Thätigkeit der unter 2 gedachten Reisedirektoren wird schon gegenwärtig theils durch obere Beamte, theils durch Betriebskontroleure und Zugrevisoren ausgeübt. Auch sind schon seit geraumer Zeit diejenigen Vortheile sichergestellt, welche Verfasser durch die unter 3 empfohlene Bildung thunlichst grosser Bahnkomplexe für die bessere Ausnutzung der Wagen und die einheitliche Betriebsleitung erzielen will.

Unter 4 wird eine Kürzung und somit schnellere Beförderung der Militärzüge vorgeschlagen — kein übler Gedanke, wenn er nur ausführbar wäre! Aus einzelnen von ihm im Jahre 1870 gemachten Erfahrungen und indem er aus weit zurückliegender Vergangenheit sich die Zukunft aufbaut, kann Verfasser dann (S. 56) hinsichtlich der Bahnen nicht die innere Beruhigung für etwa zukünftige Kriege gewinnen. Wo sei denn heutzutage eine angemessene Vorbereitung für die bezüglichen Aufgaben irgendwie wahrnehmbar? Wo seien die Anzeichen dafür vorhanden, dass die Bahnen, gleich dem Heere, schon in Friedenszeiten die nöthige Vorsorge für den Krieg getroffen und auch ihrerseits die wahre Bedeutung der Bahnen im Kriege erkennen? Hätten doch die Reichsbahnen am 8/9. September d. J. zur Rückbeförderung der Manövertruppen Wagen bei den Preussischen und Pfälzischen Bahnen borgen müssen, während im September 1892 auf einem improvisirten Bahnhof zu Poitiers in nicht ganz 8 Stunden ein Armeekorps von 25 000 Mann mit 42 Zügen befördert sei. Dass jener „improvisirte“ Militärbahnhof (Sillards) bezüglich der Oertlichkeit mit grossem Geschick für die damals zu gewärtigende Aufgabe zuvor besonders ausgesucht und dass ferner auch die erforderlichen Betriebsmittel zum Theil auf beträchtliche Entfernungen, z. B. ab Libourne und Coutras bei Bordeaux, über zahlreiche, gerade dort zur Verfügung stehende besondere Strecken herangezogen worden sind, hat der Unterzeichnete bereits in Nr. 108 des „Militär-Wochenbl.“, Jahrg. 1892, näher erörtert. Dem gegenüber sei hier erwähnt, dass etwa gleichzeitig im vorigen Jahre und in nicht längerer Frist die gesammte Infanterie des Preussischen VIII. Armeekorps ohne jede Vorbereitungen und Hilfsanlagen, völlig unerwartet nach 24stündiger Anmeldung aus dem abgelegenen Manöverfelde in der Eifel nach ihren Garnisonorten zurück befördert werden musste.

Zur Beruhigung des Herrn Verfassers wird es ferner vielleicht dienen, daran zu erinnern, dass Deutschland ein Reichs-Eisenbahnamt und im Grossen Preussischen Generalstab eine Eisenbahnabtheilung besitzt. Er wird annehmen dürfen, dass diese Behörden die von ihm beregten Fragen und die Zweckmässigkeit der von ihm daran geknüpften eisenbahnmilitärischen Vorschläge lange vor ihm erwogen haben werden.

Im übrigen dürfte aus vorstehenden Zeilen genügend ersichtlich sein, ob die Schwarzmalerei des Verfassers berechtigt und er selber ausreichend befähigt ist, die von ihm behandelte Aufgabe zu beherrschen. Semler.

Zur Arbeiter-Wohnungsfrage in Berlin.

Herr Regierungsrath Schmöckel in Bromberg hat einen in Nr. 88 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatz: „Die Beschaffung preiswerther und gesunder Wohnungen für Eisenbahnarbeiter“ mit einer an meine Adresse gerichteten persönlichen Bemerkung begleitet, und dabei die Vermuthung ausgesprochen, dass eine von Arbeitern, insbesondere von den zahlreichen Betriebs- und Werkstattsarbeitern der Eisenbahndirektionen Berlin und Bromberg zu gründende Baugenossenschaft in betreff der Erwerbung fiskalischen Terrains zu billigem Preise vielleicht bessere Erfahrungen machen würde, als die von mir in Aussicht genommene Aktiengesellschaft.

Um vor weiteren vergeblichen Versuchen in dieser Richtung zu warnen, möge daher die Bemerkung Platz finden, dass die Berliner Baugenossenschaft, welche sich allerdings nicht mit dem Bau von Arbeiterwohnungen, sondern mit dem Bau von Wohnungen für kleine Beamte zu einem Betrage von etwa 8000 ℳ für ein Zwei-Familienhaus einschliesslich Grundstückswerth beschäftigt, bereits vor mehreren Jahren die entgegengesetzte Erfahrung gemacht hat, und dass ich, mit dieser Thatsache bekannt, unterlassen haben würde, einen erneuten Antrag bei der Staatsregierung zu stellen, wenn ich nicht hätte hoffen dürfen, durch die erbetene Allerhöchste Unterstützung eine Aenderung in den Anschauungen des Forstfiskus zu erreichen. Dieser Schritt ist auch insofern von Erfolg gewesen, als nunmehr die Forstverwaltung an dem früher ganz ablehnenden Standpunkt nicht mehr festgehalten, aber die volle Entschädigung und zwar nicht des forstwirthschaftlichen, sondern des Baustellenwerthes verlangt hat, sodass ungeachtet der 13,0 km betragenden Entfernung der in Rede stehenden Forstländereien vom Bahnhof Friedrichstrasse die Anlage von Arbeiterwohnungen des hohen Bodenwerthes wegen unmöglich war. Der Hinweis auf die, allein auf den im Osten von Berlin gelegenen Bahnhöfen, beschäftigten ca. 3 300 Beamte und Arbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung hat eine Aenderung nicht herbeiführen können.

Nachdem seit der im Jahre 1848 erfolgten Gründung der Berliner gemeinnützigen Baugesellschaft und der mit ihr verbundenen Aktien-Baugesellschaft „Alexandrastiftung“, welche es zuerst unternommen hatten, durch den Bau billiger Wohnungen für kleinere Beamte usw. zur Lösung der so schwierigen Wohnungsfrage beizutragen, fast ein halbes Jahrhundert vergangen ist, ohne dass es im Wege der Mildthätigkeit, der Genossenschaft oder sonst irgend wie gelungen ist, in betreff der Beschaffung billiger und gesunder Arbeiterwohnungen in Berlin und Umgebung einen nennenswerthen Erfolg zu erzielen, nachdem sich auf Grund dieser langjährigen Erfahrungen die Ueberzeugung aufgedrängt hatte, dass bei den hohen Grundstückspreisen in Berlin und seiner Umgebung die Lösung der Arbeiterwohnungsfrage nur vom Staat, von der Stadt oder von einer Aktiengesellschaft mit Unterstützung des Staates oder der Stadt Aussicht auf Erfolg hat, nachdem unter den gegenwärtigen finanziellen Verhältnissen auf ein Vorgehen der Staatsregierung oder der Stadt nicht zu rechnen ist, hätte der einzige noch mit Erfolg zu betretende Weg — die Bildung einer Aktiengesellschaft — auf bereitwillige Unterstützung rechnen dürfen. Dies ist wider Erwarten nicht geschehen, und damit ist die Möglichkeit, die Arbeiterwohnungsfrage für Berlin in grösserem Maassstabe zu lösen, für absehbare Zeit, wenn nicht für immer, verschwunden.

Schwabe, Geheimer Regierungsrath a. D.

Die Sibirische Bahn und der Fortgang der Ausführungsarbeiten.

In Nr. 76 S. 721 d. Ztg. berichteten wir über den Stand der Arbeiten an der Sibirischen Bahn. Inzwischen ist die Bauperiode beendet, während welcher die Arbeiten stetig gefördert worden sind, und wir wollen unseren damaligen Bericht, soweit zuverlässige Nachrichten vorliegen, nunmehr kurz ergänzen. — In unserer Berichterstattung in Nr. 76 S. 723 d. Ztg. nahmen wir Veranlassung, auf das kühne Unternehmen hinzuweisen, nach Jenisseisk auf dem Wasserwege aus England Schienen zum Bau der Bahn zu bringen. Kühn, weil sehr gefährlich, war das Unternehmen, da der Weg zur Mündung des Jenissei durch das Karische Meer führt, einer Strasse, in der nicht selten Expeditionen zu Grunde gegangen sind.

Da diese Expedition wegen ihrer grossen allgemeinen Bedeutung auf merkantilem Gebiete die grösste Beachtung verdient, so wollen wir hier zwei z. Zt. vorliegende telegraphische Berichte des Führers der Expedition, des Lieutenants Dobrotworski, folgen lassen.

Die erste Depesche ist datirt Ssolombala, den 19. September d. J. und lautet: „Die Schiffe der Jenisseiexpedition verliessen Vardö am 10. August, liefen am 17. August zusammen mit drei Englischen Schiffen durch die Jugorskajastrasse in das Karische Meer ein und erreichten, obwohl sie wiederholt in Eismassen geriethen, am 22. August Goltschicha am Jenissei, wo sie die aus Krassnojarsk abgesandten Lichterfahrzeuge und Dampfer antrafen. Laute Hurrahrufe, Raketen, bengalische Feuer belebten die öde Gegend an dem mächtigen Russischen Strome, wo sich zum ersten Male von der Seeseite her die Russische Marineflagge zeigte. Zwei Stunden später wurde den eintreffenden Englischen Schiffen ein warmer Empfang zu theil. Die Sibirier hatten keinerlei Hoffnung auf das Eintreffen des Geschwaders, da der harte Winter und die ununterbrochenen Nordwinde glauben liessen, dass das Karische Meer durch Eis gesperrt sei. Am 7. September verliessen die Schiffe die schreckliche Rhede, auf der sie fast Schiffbruch erlitten hätten infolge mehrfacher schwerer Stürme, die drei grosse Lichterfahrzeuge mit Schienen auf den Strand warfen und zertrümmerten. Die Expedition hofft am 1. Oktober Krassnojarsk zu erreichen."

Die zweite Depesche lautet: „Aus allen Gegenden Russlands haben wir Glückwunschtelegramme erhalten, sind durch eine derartige Aufmerksamkeit tief gerührt und danken allen aufrichtig. — Die Resultate unserer Fahrt sind folgende: vom Ende Juli oder Anfang August ab ist das Karische Meer alljährlich durch den Jugorski Schar zugänglich; selbst in den Eismassen ist die Schifffahrt unbehindert, denn diese scheinen nur aus der Ferne zusammenhängend, thatsächlich bestehen sie aber aus Schollen und sind leicht passirbar, wobei sie aber den Kurs des Schiffes ständig auf eine Seite, vornehmlich auf die südliche, ablenken. Bei einem allgemeinen Kurse zur Halbinsel Jalmal hat man längs ihren Ufern, im Umkreise der Insel Bjely und bis zur Insel Kuskina eine Tiefe von mindestens 7, höchstens 15 Faden unter sich; von dort muss man im Jenisseibusen längs dem hohen Ufer fahren. Die Fahrt auf dem Flusse ist, so lange das Fahrwasser nicht abgesteckt ist, besonders an einigen Stellen sehr schwierig. Auf eine Untiefe zu gerathen, ist aber bis zur Mündung der mittleren Tunguska nicht gefährlich, denn bis dahin besteht der Grund aus Sand oder kleinen, runden Kieselsteinen, weiterhin wird er aber felsig. Kundige Lotsen sind wenig vorhanden. Der Strom ist herrlich, aber sehr reissend. Jenisseisk, das ungefähr 2000 Werst von der Mündung entfernt ist, kann als Hafenstadt betrachtet werden. Schiffe von 10 Fuss Tiefgang und von einer Fahrgeschwindigkeit von 12 Knoten können dahin gelangen und während derselben Navigationsperiode nach Europa zurückkehren. Die Malygin-Meerenge ist unpassirbar. Das Meer und der Jenisseibusen sind reich an Seethieren, der Fluss an schönen Fischen. Bewohner gibt es nur wenig und auch diese fristen kümmerlich ihr Leben. Die Expedition wird in Jenisseisk überwintern."

Trifft die Behauptung des Lieutenants Dobrotworski zu und bestätigt sich dieselbe namentlich in den nächsten Jahren, dass das Karische Meer alljährlich Ende Juli oder Anfang August der Schifffahrt zugänglich ist, dann darf man allerdings sagen, dass Sibirien nunmehr auf zwei Wegen dem Weltverkehr erschlossen wird. Während die grosse Sibirische Bahn das Land von Westen nach Osten durchzieht und dasselbe zugänglich macht, ermöglicht das kolossale Stromgebiet des Jenissei ein Eindringen von Norden nach Süden.

Während man also auf dem Seewege Baumaterialien herbeizuschaffen mit Glück sich bemüht hat und dabei gleichzeitig diesen wichtigen Verkehrsweg auch für die Zukunft als verwendbar bezeichnen zu können glaubt, arbeitet man andererseits auf das eifrigste an der Herstellung des Schienenweges.

Am 27. September d. J. ist der erste Arbeitszug vom Flecken Kriwoschtschekowo zur Station Ob abgelassen worden. Die Schienen und das rollende Material sind nach Kriwoschtschekowo zu Wasser längs den Flüssen Tura, Tobok, Irtysch und Ob von der Station Tjumen aus geschafft worden, eine Strecke von etwa 2700 Werst.

Im Februar des nächsten Jahres wird mit dem Bau der Eisenbahnbrücke für die Sibirische Bahn über den Jenissei bei der Stadt Krasnojarsk begonnen werden. Die Brücke wird auch für den Wagen- und Fussgängerverkehr dienen.

Sodann sind für die Eisenbrücken über den Irtysch und Tobol von 100 bezw. 200 Faden Spannweite die Caissons fertiggestellt, ferner 64000 Pud Eisen für den Oberbau der Brücken und 11000 Pud für Stütztheile; ferner sind für diesen Brückenbau bereits 11000 t Cement erworben. Die für den Distrikt nöthige Schienenmenge von 4577000 Pud ist bereits bestellt; 389640 Pud sind bereits nach der Station Tscheljabinsk abgeliefert. An Schienen-Befestigungsgegenständen sind 503000 Pud bestellt, wovon 40000 Pud schon fertig sind.

Weiteren Berichten über den Fortgang der Arbeiten darf wohl für die nächste Zeit entgegengesehen werden, nachdem das Komitee für den Bau der Sibirischen Bahn unter dem Präsidium des Thronfolgers seine Arbeiten wieder aufgenommen hat.

Der Fortschritt der Arbeiten regt aber gleichzeitig vielfach neue Projekte an, deren Ziel ist, Anschluss an den grossen Verkehrsweg zu finden. So haben z. B. die Bevollmächtigten des Nishni Nowgoroder Jahrmarkts einstimmig beschlossen, um die Verbindung Irbits mit der Uralischen Montaneisenbahn nachzusuchen. Irbit verdankt, wie die „Now. Wr." ausführt, seine Bedeutung dem Umstande, dass hier der erste Hafenplatz des Westsibirischen Bassins sich befindet. Der Bau einer Eisenbahn von Bogdanowitschi bis Irbit würde die Zufuhr der Jahrmarktswaaren bedeutend billiger machen und zugleich vielen Frachten von geringerem Werth den Zugang ermöglichen. Der Irbitsche Kreis gibt eine Ueberproduktion von 1500000 Pud, der südliche Theil des Bezirks Turinks eine von 700000 Pud Getreide. Die neue Linie würde die völlige Ausbeutung der Jegorschinsker Kohlenbergwerke ermöglichen, die blos bis zu einer Tiefe von 30 Faden nicht weniger, als 100000000 Pud guter Steinkohle bergen. Im ganzen könnte die Irbit-Bogdanowitschilinie sofort über 5043000 Pud Fracht verfügen. Es wird ein schmalspuriges Geleise proponirt und je nach der Höhe der Frachten soll die Bewegung durch Pferde oder durch Dampfkraft von statten gehen. Die Kosten werden auf 1560000 R. veranschlagt.

Ferner wurden im offiziellen Auftrag ausführliche ökonomische und technische Erforschungen auf dem Wege von der Station Ostrowskaja der Uralsker Bahn bis zur Stadt Schadrinsk und von diesem Punkte bis Myschkino, Station der Linie Tscheljabinsk-Kurgan der Westsibirischen Eisenbahn, unternommen, um die zweckmässigste Verbindung der Uralsker Bahn mit der Sibirischen Bahn festzustellen. Augenblicklich wird das Thal des Flusses Issjet befahren, längs welchem eine ganze Kette von Mühlen und sehr belebte Jahrmarktspunkte liegen, wohin jährlich grosse Mengen Fleisch (z. B. nach dem Fleischmarkt in Dalmatow etwa 1500000 Pud), Getreide, Flachs, Butter, Häute usw. gehen.

Es entwickelt sich also hier im Westen Sibirens ein recht lebhafter Unternehmungsgeist, der allenthalben dahin strebt, die vorhandenen oder erhofften Reichthümer durch Herstellung von praktikabeln Wegen verwerthen zu können.

Um aber auch Menschen in jene z. Zt. noch sehr menschenverlassenen Gebiete zu locken hat die Staatsregierung grosse Vermessungsarbeiten in den Sibirischen Ansiedelungsbezirken ausführen lassen. Bis jetzt sollen ungefähr 500000 Dessjätinen (1 Dessjätine = 1,0925 ha oder 2,6997 Acker oder 4,2789 Preussische Morgen) vermessen worden sein. Ungefähr 100000 Dessjätinen will man zunächst nicht vertheilen, sondern sie für ein späteres Wachsthum der Bevölkerung aufsparen. Die Vermessungsarbeiten werden längs der Eisenbahnlinie geführt, da dieses Land zunächst besiedelt werden soll. Die Ansiedelung selbst soll dann vor sich gehen, wenn die Eisenbahnverwaltung Arbeitskräfte nöthig haben wird, da die ersten Ansiedler zugleich auch beim Bau der Grossen Sibirischen Bahn beschäftigt sein werden.

Von dem Gelingen namentlich der Anstrengungen, die mit der Besiedelung des Landes gemacht werden, wird natürlich sehr viel für die Zukunft des ganzen Unternehmens abhängen, denn gerade dieser Theil dürfte wohl mit Recht als Kernpunkt des ganzen gelten, denn ohne dass ein starker Zuzug von arbeitsamen Ansiedlern mit Geld dahin stattfindet, wird das Land seine Physiognomie nicht ändern; es wird eben öde bleiben, wie es das z. Zt. ist. Daher ist das Vorgehen der Russischen Regierung gewiss richtig und darf im Interesse der kulturellen Aufgabe, die Russland im Osten durch seine geographische Lage zu lösen berufen ist, demselben voller Erfolg gewünscht werden.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 18. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergebene 30,04 Kilometer lange Strecke Kitzingen-Gerolzhofen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3944 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den XI. Ergänzungsband zum technischen Vereinsorgan (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 3992 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 27. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Dem Bundesrath ist eine Vorlage, betreffend die Abänderung von Bestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands über die bei der Beförderung elektrischer Minenzündungen vorgesehenen Sicherheitsbestimmungen, zugegangen. Der Vorlage liegt die Thatsache zu Grunde, dass aus Interessentenkreisen darüber Beschwerde geführt worden ist, dass die gegenwärtig vorgeschriebene Verpackung solcher Minenzündungen zu kostspielig sei und die Fracht nicht unerheblich vertheuere. Es ist eine andere Verpackungsweise vorgeschlagen, die so beschaffen sei, dass kein Zünder den anderen berühren könne und nach jeder Richtung hin die erforderliche Sicherheit gegen Gefährdung bei der Eisenbahnbeförderung biete. Nachdem die zu einer gutachtlichen Aeusserung veranlasste Preussische technische Deputation für Gewerbe den Vorschlag geprüft und empfohlen, hat das Reichs-Eisenbahnamt folgende Bestimmung für die Verkehrsordnung der Eisenbahnen Deutschlands empfohlen: „Die elektrischen Zündungen an Holzstäben (Abegg'sche Zünder) sind in hölzerne Kisten von mindestens 12 mm Deckel-, Boden- und Seitenwandstärke und mindestens 20 mm Stirnwandstärke, deren Länge um 8 cm grösser ist als die der Zünder, derart zu verpacken, dass die Kiste höchstens 100 Zünder enthält und dass an jeder Stirnwand die Hälfte der Zünder mit Drähten sicher befestigt ist, so dass kein Zünder einen anderen oder die Wandungen berühren und ein Schlottern nicht eintreten kann. Höchstens zu 10 solcher Kisten sind in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken."

Betriebsergebnisse im Monat Oktober d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.- u. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Oktober d. J. ergibt für die 70 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 828,52 km, folgendes: Im Monat Oktober d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 29 058 474 *M.* oder 1 075 778 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 783 *M.* oder 2,76 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 80 781 056 *M.* oder 3 958 563 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2 142 *M.* oder 3,93 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Oktober d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 186 159 380 *M.* oder 7 737 880 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 6 217 *M.* oder 3,17 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 425 388 128 *M.* oder 23 218 803 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 13 960 *M.* oder 4,53 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 56 529 042 *M.* oder 1 643 844 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8 076 *M.* oder 1,89 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 102 898 551 *M.* oder 6 120 676 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 14 535 *M.* oder 5,09 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurden im Oktober die Strecken Schönholz-Velten 21,36 km (Königliche Eisenbahndirektion in Berlin), Gummersbach-Dieringhausen 5,70 km (Königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld) und Hanau-Münsingen 23,48 km (Königlich Württembergische Staatseisenbahnen); am 25. Oktober Unislaw-Kulmsee 14,96 km (Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg).

Betriebseröffnungen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen wird die 24,29 km lange schmalspurige Neubaulinie Saupersdorf-Wilzschhaus mit den Zwischenstationen Hartmannsdorf, Oberhartmannsdorf, Bärenwalde, Obercrinitz, Rothenkirchen, Oberstützengrün, Neuheide, Schönheide und Ober-Schönheide voraussichtlich am 16. Dezember d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Den Verkehrsstellen Hartmannsdorf, Bärenwalde und Rothenkirchen ist die nähere Bezeichnung Hartmannsdorf b. Saupersdorf, Bärenwalde i. S. und Rothenkirchen i. V. gegeben worden.

Die Station Schönheide und die Haltestellen Rothenkirchen i. V. und Ober-Schönheide werden für vollen Verkehr, die Haltestellen Oberhartmannsdorf, Bärenwalde i. S., Obercrinitz und Oberstützengrün nur für Personen- und beschränkten Güterverkehr eingerichtet, während die Haltepunkte Hartmannsdorf b. Saupersdorf und Neuheide lediglich dem Personenverkehre dienen werden.

Die neue Linie geht von der Haltestelle Saupersdorf der Linie Wilkau-Kirchberg-Saupersdorf aus und mündet auf der Haltestelle Wilzschhaus in die Linie Chemnitz-Adorf ein.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. Dezember d. J. wird die an der Strecke Opalenitza-Posen zwischen den Stationen Otusch und Dombrowka belegene Güterladestelle Dopiewo für den Personenverkehr eröffnet werden. Vom gleichen Tage ab findet auf der Station Velten auch die Abfertigung von Fahrzeugen statt.

Direktionsbezirk Breslau. Die zwischen Glogau und Klopschen belegene, bereits für den Güter- und Viehverkehr eröffnete Haltestelle Nilbau wird am 1. Dezember d. J. auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Am gleichen Tage wird der zwischen Sprottau und Waltersdorf gelegene Haltepunkt Ebersdorf N./Schl. für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet werden.

Bezeichnung von Stationen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Wittgensdorf-Limbach belegene Haltestelle Hartmannsdorf hat die Bezeichnung „Hartmannsdorf bei Limbach" erhalten.

Militär-Eisenbahn. Die Station Clausdorf erhält vom 15. Dezember d. J. ab die Bezeichnung „Rehagen-Clausdorf".

Preussische Staatseisenbahnen.

Stückgutsendungen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat mittelst Erlass vom 2. d. Mts. den Königlichen Eisenbahndirektionen eine sorgfältige Pflege des Stückgutverkehrs wiederholt zur Pflicht gemacht. Das Bestreben soll unablässig darauf gerichtet sein, in den Verwaltungseinrichtungen zur Annahme, Beförderung und Ablieferung der Stückgüter den wachsenden Verkehrsbedürfnissen zu entsprechen. Auch soll streng darauf gehalten werden, dass mit den Frachtstücken sowohl auf den Güterböden wie bei der Verladung am Zuge umsichtig und sorgsam verfahren werde.

Lieferfrist bei gewöhnlichem Frachtgut.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 10. d. Mts. an die Königlichen Eisenbahndirektionen den nachstehenden Erlass gerichtet:

„Der Absatz 7 des § 63 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands hat zu Zweifeln darüber Anlass gegeben, ob die Lieferfrist bei gewöhnlichem Frachtgut sich für Sonn- oder Festtage, die auf den Tag der Auflieferung des Gutes folgen, sich um je 24 Stunden für jeden auf den Tag der Auflieferung folgenden Sonn- oder Festtag oder um nur einmal 24 Stunden verlängert.

Die letztere Auffassung ist, wie ich im Einvernehmen mit dem Reichs-Eisenbahnamte bemerke, die richtige."

Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Jahresbericht hat sich sowohl der Personenverkehr als auch der Güterverkehr im Betriebsjahre 1892/93 weiter günstig entwickelt. Verglichen mit dem Jahre 1891/92 ist die Einnahme aus dem Güterverkehr auf

den Grossherzoglichen Bahnen um 229 085 *M*, auf der Wismar-Karower Bahn um 17 475 *M*, die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf den Grossherzoglichen Bahnen um 3 547 *M*, auf der Wismar-Karower Bahn um 1 415 *M* gestiegen. Während auf den Personenverkehr die im Sommer 1892 stattgefundene Landes-Gewerbe- und Industrieausstellung zu Rostock günstig eingewirkt hat, ist andererseits der Personenverkehr durch die Choleraepidemie in Hamburg ganz ausserordentlich beeinträchtigt worden.

Im Betriebsjahre 1892/93 wurden befördert 2 158 892 Personen auf 78 452 645 Personenkm und 89 151 Militärs auf 5 865 159 Personenkm, zusammen 2 248 043 Personen auf 84 317 804 Personenkilometer. Von den beförderten Reisenden (ausschl. Militärs) entfallen auf die I. Wagenklasse 6 419 Personen mit 393 847 Personenkm, auf die II. Wagenklasse 269 678 Personen mit 12 623 927 Personenkm, auf die III. Wagenklasse 1 070 676 Personen mit 35 (56 033 Personenkm und auf die IV. Wagenklasse 812 119 Personen mit 30 378 838 Personenkm. An Reisegepäck gelangten 7 063 t und an Hunden auf Fahrkarten bezw. Gepäckscheine 6 301 Stück = 63 t zur Aufgabe.

Im Güterverkehr wurden befördert 1 183 370 t Güter aller Art auf 65 447 960 km, 4 689 t Militärgut einschl. Pferde und Fahrzeuge auf 354 372 km und 22 636 t Vieh auf 1 576 080 km, ferner 3 563 t frachtpflichtiges Dienstgut auf 154 217 km und 58 835 t frachtfreies Dienstgut auf 3 365 426 km.

Die Anzahl der im Berichtsjahre beförderten nicht eisenbahndienstlichen Telegramme betrug 7 994 Stück.

Die aus dem Personen- und Gepäckverkehr erzielte Einnahme betrug 3 022 900 *M* (gegen 3 016 570 *M* im Vorjahre), d. i. 41,80 (43) % der Gesammteinnahme und auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 4 352 (4 343) *M*. Von der Gesammteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr entfallen auf die Personenbeförderung 2 967 911 (2 947 441) *M*, auf die Beförderung von Gepäck und Hunden 54 858 (55 455) *M* und auf sonstige Einnahmen 131 (13 674) *M*. Aus dem gesammten Güterverkehr haben die Einnahmen 3 725 658 (3 479 052) *M* betragen, d. i. 51,52 (49,60) % der Gesammteinnahme und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 5 364 (5 008) *M*. Die Nebenerträge im Güterverkehr haben insgesammt 88 734 (89 167) *M* betragen, was einer Einnahme von 128 *M* (wie im Vorjahre) für das Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge entspricht. Die sonstigen Einnahmen haben betragen 483 513 (519 347) *M*, d. i. 6,68 (7,40) % der Gesammteinnahme und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 696 (748) *M*; hiervon entfallen auf: Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter 113 557 (114 999) *M*, Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 173 523 (146 287) *M*, Erträge aus Veräusserungen 90 923 (98 598) *M* und verschiedene sonstige Einnahmen 105 510 (159 463) *M*. Im Betriebsjahre 1892/93 wurden auf der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn (einschl. der Wismar-Karower Bahn) vereinnahmt zusammen 7 232 072 (7 014 970) *M* [hiervon entfallen auf die Wismar-Karower Bahn 211 594 *M*], verausgabt zusammen 4 618 551 (4 562 845) *M* [hiervon entfallen auf die Wismar-Karower Bahn 174 993 *M*], mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 2 613 521 *M*, an welchem Betrage die Wismar-Karower Bahn mit 36 601 *M* betheiligt ist. Die Schmalspurbahn Doberan-Heiligendamm, welche im Berichtsjahre nur während der Zeit vom 15. Mai bis 30. September im Betrieb war, erzielte eine Einnahme von 16 665 *M*, welcher eine Ausgabe von 17 376 *M* gegenübersteht, sodass sich ein Einnahmeausfall von 712 *M* ergibt.

Die Bahn umfasste am Ende des Berichtsjahres 14 Linien mit einer Gesammtlänge von 629 km; davon 622 km vollspurig und 7 km schmalspurig. Von den vollspurigen Strecken entfallen auf Hauptbahnen 365 km und auf Bahnen untergeordneter Bedeutung 257 km.

Rundreisehefte nach dem Bodensee.

Vom 1. Januar 1894 werden die auf den Stationen Bonn, Bremen, Coblenz, Hamburg und Köln aufliegenden festen Rundreisehefte nach dem Bodensee nicht mehr ausgegeben, da die betreffenden Touren mit zusammenstellbaren Fahrscheinen gebildet werden können.

Geheizte Gepäckwagen.

Nach einer Mittheilung des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes Berlin-Halle werden bis zum 15. März 1894 wiederum, wie im Winter 1892/93, auf den Strecken Berlin-Röderau, Berlin-Elsterwerda, Berlin-Bitterfeld-Leipzig, Berlin-Halle-Bebra-Cassel, Leipzig-Zerbst (-Magdeburg) in einzelnen bestimmten Zügen erwärmte Gepäckwagen zur Beförderung frostempfindlicher Stückgüter, wie Hefe, Wein, Schaumwein, Liqueure, Blumen, Bier, Mineralwasser, Essig, eingemachte Gurken, Gemüsse, Kartoffeln, Sämereien, flüssige Farben, frisches Fleisch in Kisten oder Körben verpackt, laufen. Die Beförderung der Güter in den geheizten Wagen findet auf ausdrücklichen mündlich oder schriftlich bei der Güter-Abfertigungsstelle angebrachten Wunsch der Versender insoweit statt, als der Laderaum der Heizwagen, sowie die Betriebsverhältnisse dies gestatten. Eine Verantwortlichkeit wird von der Eisenbahnverwaltung nicht übernommen. Frachtbriefvorschriften, welche die Beförderung in geheizten Wagen verlangen, sind unzulässig.

Verkehr mit Rumänien.

Für die den gesammten Deutschen Import über Oesterreich-Ungarn vermittelnden Rumänischen Eisenbahnzollämter zu Verciorova, Predeal und Burdujeni ist am 1./13. November ein neuer Verzollungstarif in Kraft getreten. welcher die für die Zollabfertigung von den genannten Zollämtern einzuhebenden Gebühren wie folgt bestimmt: A. Unverpackte Waaren, ferner Waaren in Ballen und Säcken, welche unter einen und denselben Artikel des Zolltarifs fallen, sowie endlich Waaren in ganzen Wagenladungen, welche vom Eingangszolle befreit sind, welche nicht ausgeladen werden und bei welchen nicht mehr als 2 Kolli behufs zollamtlicher Revision geöffnet werden, bezahlen für den Metercentner und dessen Bruchtheil 2 Cts., mindestens aber 1 Frcs. für jeden Transport — B. Verpackte Waaren entrichten, je nachdem sie unter einen, unter zwei, unter drei oder unter mehr Artikel des Zolltarifs fallen, für den Metercentner 15, 20, 30 und 50 Cts., wobei eine Mindestgebühr von 1,25, 1,50, 1,75 und 2,50 Frcs. für jede Lieferung vorgesehen ist. — C. Lebende Thiere, nicht in Käfige verpackt, bezahlen für den Kopf, und zwar grosses Hornvieh, Pferde, Fohlen oder Maulesel 10 Cts., kleinere Thiere 2 Cts. für den Kopf. Thiere in Käfigen werden nach dem Gewichte taxirt. Die Mindestgebühr beträgt 1 Frcs. — D. Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen zahlen keine Vermauthungstaxe. Für Assignation und Transito werden nur bei den unter A und B angeführten Waaren Zollabfertigungsgebühren in der Höhe von 2 Cts. bei einem vorgesehenen Mindestbetrage von 1 Frcs. berechnet. Für die Vorausbezahlung, bezw. die Verrechnung der nach dem Zolltarif zu entrichtenden Eingangsgebühren, sind an das betreffende Grenzzollamt 0,5 % der letzteren zu entrichten. Für die Taxen des vorstehenden Gebührentarifs, sowie auch für die Spesen der veterinärpolizeilichen Untersuchung werden keine Provisionen eingehoben. Dagegen werden die Ausgaben für Stempel, Verbleiung und Deklarationsformulare, sowie auch für gelieferte Emballagen und eventuelle Reparaturen an den Verpackungen besonders in Rechnung gestellt. Zurückgehende leere Säcke werden ebenso wie Getreide gebührenfrei behandelt.

Aus der Schweiz.

Simplondurchstich.

In Oberitalien soll der Vertrag über die Durchbohrung des Simplon mit grosser Befriedigung aufgenommen worden sein. Viele städtische Handelskammern, sowie Provinzialbehörden beschäftigen sich damit. In Turin wurde ein Initiativkomitee gebildet, welches namentlich die für die Piemontesische Hauptstadt in Betracht kommenden Folgen der Simplondurchbohrung prüft. Dieses Komitee studirt auch den Bau der Linie Santhia-Borgomanero, welche den Weg von Turin zum Simplon um 24 km abkürzen würde. Ferner wird auch die Nützlichkeit einer Verbindung der Simplon- und Gotthardrouten mittelst einer Linie Locarno-Intra geprüft. Selbstverständlich interessirt sich auch Mailand sehr für das Projekt der Simplonbahn. Der Minister der öffentlichen Arbeiten habe der Handelskammer von Mailand versichert, dass Italien die Kosten des Anschlusses an die Schweizerischen Linien auf sich nehmen werde, indem jetzt die von Italien gestellten Bedingungen erfüllt seien, nämlich Ausmündung des Tunnels auf Italienischem Boden und Verzicht auf eine Italienische Subvention. Was aber diesen letzteren Punkt angeht, so ist es denn doch fraglich, ob man das Unternehmen so leicht wird finanziren können ohne diese Subvention.

Thunerseebahn.

Eine Konferenz zwischen den Delegirten der Thunerseebahn und der Dampfschifffahrts-Gesellschaft Thuner- und Brienzersee führte zu keinem Resultat. Die materielle Fusion wurde von der Dampfschiffgesellschaft abgelehnt. Es zeigte sich aber letztere bereit, die Thunerseebahn zu erwerben. Jedoch haben auch diesbezügliche Unterhandlungen noch zu keinem Ergebniss geführt, da der Kaufpreis, den die Dampfschiffgesellschaft für Uebernahme der Bahn angeboten hat, nur die erste Hypothek von 2 000 000 Frcs. und die zweite von 700 000 Frcs. befriedigt, während die Aktionäre mit einem Aktienkapital von 3 500 000 Frcs. leer ausgehen würden. Es ist unbestimmt, ob auch mit der Centralbahn Kaufverhandlungen stattfinden. Sollte eine gerichtliche Auseinandersetzung nöthig werden, so würde die Centralbahn ohne Zweifel ebenfalls Schritte zum Erwerb der Thunerseebahn thun.

Schweizerische Nordostbahn.

In der kürzlich stattgefundenen Generalversammlung der Aktionäre wurde der Antrag des Verwaltungsrathes: Aufnahme eines neuen pfandversicherten Anleihens von 20 512 000 Francs abgelehnt. Es wurde dagegen eine Kommission von 3 Mitgliedern gewählt, um in einer nächsten Generalversammlung Bericht und Antrag zu stellen. Diese Kommission ist ferner ermächtigt, die Modalitäten der Emission festzustellen, und es darf der Verwaltungsrath, sofern er die aufgestellten Bedingungen annimmt, schon vor der nächsten Generalversammlung das Anleihen zum Abschluss bringen.

Bahn Yverdon-St. Croix.

Diese Bahn, welche eine Länge von ungefähr 21 km und eine Spur von 1 m hat, wurde am 17. d. Mts. dem Betriebe übergeben. Das Maximalgefälle beträgt 50 ‰. Die Maschinen sind nach Mallet'schem System gebaut. Die Bahn bietet die jedenfalls seltene Eigenthümlichkeit, an Sonntagen nicht im Betriebe zu sein. Ein Bürger von St. Croix, der den Bau der Bahn durch Uebernahme von Aktien für ungefähr 2 000 000 Frcs. möglich machte, machte die Einstellung des Betriebes an Sonntagen zur Bedingung.

Aus Frankreich.

Die Fahrpreiszuschläge der Internationalen Schlafwagengesellschaft.

Am 23. November 1887 waren die Fahrpreiszuschläge der Internationalen Schlafwagengesellschaft für die Orientzüge und am 7. November 1891 für die Linien Paris-Metz-Frankfurt a/M., Paris-Basel-Schweiz-Arlberg-Wien und Calais-Delle genehmigt worden. Nachdem aber durch das Finanzgesetz vom 26. Januar 1892 die Fahrkartensteuer für die I. Klasse von 23,2 auf 12 % vom 1. April 1892 ab ermässigt worden war, verabsäumte man, die ministerielle Genehmigung für die dem Gesetze gemäss abgeänderten Fahrpreiszuschläge einzuholen und da zu jener Zeit wegen der angeblichen Deutschfreundlichkeit der Schlafwagengesellschaft die Entrüstung weiterer Kreise wach gerufen wurde, so wurde dieses Versehen eiligst ans Licht gezogen und darauf hingewiesen, dass die Gesellschaft Gebühren erhebe, die in keinem Tarife ständen und dass sie die Empfangsbescheinigungen mit Stempeln versehe, die nicht von der Steuerbehörde geliefert seien. Der Minister der öffentlichen Arbeiter wiess daher durch Erlass vom 3. September 1892 die Aufsichtsbeamten an, eine Untersuchung anzustellen, und legte deren Ergebnisse dem Landes-Eisenbahnrath zur Begutachtung vor. Wie bei früheren Gelegenheiten sprach sich dieser zunächst in dem Sinne aus, dass die Schlafwagengesellschaft amtlich nicht anerkannt sei; sie könne also keine Beziehungen zur Aufsichtsbehörde unterhalten und müsse als Beauftragter der Gesellschaften, deren Linien sie benutze, betrachtet werden. Diesen Gesellschaften liege es also ob, die Beziehungen zur Aufsichtsbehörde zu pflegen und die Vorschriften besonders bezüglich der Tarifanträge zu erfüllen. Ueber die Erhebung der Fahrpreiszuschläge durch die Schlafwagengesellschaft wurde alsdann folgendes festgestellt: Jeder Reisende, der einen Schlafwagenplatz der Internationalen Gesellschaft benutzt, hat einen Zuschlag zum Fahrpreis I. Klasse zu entrichten. Dieser Zuschlag besteht 1. aus der reinen Gebühr, welche die Entschädigung der Schlafwagengesellschaft bildet, und 2. aus der dem Französischen Staate gebührenden Fahrkartensteuer, die auf die gleiche Weise wie für die gewöhnlichen Eisenbahn-Fahrkarten berechnet wird. Für die ausschliesslich Französischen Strecken wird ebenso wie bei den gewöhnlichen Fahrkarten der vom Reisenden zu entrichtende Gesammtzuschlag (einschl. der Steuer) den von der Schlafwagengesellschaft ausgegebenen Zuschlagskarten ohne Beiklebung einer Stempelmarke aufgedruckt. Für die internationalen Strecken wird dagegen nur die reine Gebühr, welche der Schlafwagengesellschaft zukommt, der Zuschlagskarte aufgedruckt, die Quittung aber für die dem Staate gebührende Steuer durch Aufklebung einer Stempelmarke geleistet; beide Beträge zusammen ergeben die von der Schlafwagengesellschaft veröffentlichten Preise. Der Grund für dieses Vorgehen liegt darin, dass man bei den Verhandlungen über Einrichtung internationaler Züge die der Französischen Regierung gebührende Steuer nicht berücksichtigt hatte und, um nicht Vertragsänderungen mit allen betheiligten Gesellschaften vornehmen zu müssen, griff man zu dem Auskunftsmittel einer von der Schlafwagengesellschaft eigens für diesen Zweck geschaffenen Stempelmarke. Da der Eisenbahnrath im wesentlichen gegen diesen Vorgang nichts einzuwenden hatte, so blieb als der Kern des ganzen Lärms nur der Umstand übrig, dass man aus Versehen die ministerielle Genehmigung für die neuen Tarife nicht eingeholt hatte. Nachdem die Ostbahn am 4., die Nordbahn am 7. Februar 1893 die bezüglichen Anträge nachträglich gestellt hatten, sind diese jetzt vom Eisenbahnrath mit unwesentlichen Aenderungen gutgeheissen worden.

Zugbeschleunigungen.

Der Orient-Expresszug ist vom 1. Oktober d. J. ab in der Richtung von Paris nach Konstantinopel um 2½ Stunden für die Gesammtstrecke und um 6 Stunden für die umgekehrte Richtung beschleunigt worden. Ferner hat der General-Zolldirektor neuerdings angeordnet, dass die Untersuchung des Handgepäcks an der Grenze im Eisenbahnwagen, die Untersuchung der grösseren Gepäckstücke dagegen erst in Paris erfolgen solle; das Aussteigen an der Grenze ist demnach nicht mehr erforderlich.

Noch vor 10 Jahren erforderte die Nordbahnstrecke Paris-Lille (250 km) eine Fahrzeit von 4 Stunden 10 Minuten; seitdem wurde sie auf 3 Stunden 40 Minuten ermässigt und die Schnellzüge dieser Strecke gehörten zu den schnellsten in Frankreich. Vom 1. November d. J. ab hat die Nordbahn die Fahrzeit weiter auf 3 Stunden 20 Minuten herabgesetzt, sodass sich eine Reisegeschwindigkeit von 75 km in der Stunde ergibt. Zieht man von der Fahrzeit noch die Aufenthalte in Douai, Arras und Longueau von zusammen 10 Minuten ab, so berechnet sich die reine Fahrgeschwindigkeit auf 78,4 km in der Stunde. Diese Ergebnisse werden erreicht, ohne dass die bisher gestattete Höchstgeschwindigkeit von 105—110 Stundenkilometern an irgend einer Stelle überschritten werden brauchte.

Betriebseröffnung.

Die Eröffnung der Staatsbahnstrecke Châteaurenault-Montoire (vergl. Nr. 87 S. 825 d Ztg) hat am 15. Oktober d. J. stattgefunden.

Gemeinnützigkeitserklärung.

Die der Westbahn konzessionirte Hafenbahn von Granville, vom Bahnhof nach den Kais des Hafens, auf der Güter in vollen Wagenladungen mit Lokomotiven oder Pferden befördert werden können, ist für gemeinnützig erklärt worden.

Vergrösserung des Bahnhofs Poitiers.

Infolge Einführung der 1883 konzessionirten Neubaulinien in den Bahnhof Poitiers wurde dessen Vergrösserung dringend nothwendig; die Angelegenheit blieb aber Jahre lang in der Schwebe, weil sich die Orléans- und Staatsbahn über den Bauentwurf und die Kostenvertheilung nicht einigen konnten. Um den Vorstellungen der Gemeinde Poitiers und der Orléansbahn gerecht zu werden, setzte der Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem Vorsitz des Aufsichts-Generalinspektors Ricour einen besonderen Ausschuss ein, der die Prüfung der Frage wieder aufzunehmen hatte. Dem „Journal des transports“ zufolge hat dieser Ausschuss eine Einigung der streitenden Parteien erzielt; danach soll der Bahnhof Poitiers mit solchen Anlagen versehen werden, dass er ausser den jetzt dort mündenden 5 Linien auch die von le Blanc kommenden Züge, die bei dem jetzigen Raummangel nur bis Mignaloux geführt werden, aufnehmen kann. Der Bau ist innerhalb eines Jahres nach Genehmigung des Entwurfs durch den Minister auszuführen.

Betriebseinnahmen der Eisenbahnen von allgemeinem Interesse im ersten Halbjahr 1893.

Die Eisenbahnen von allgemeinem Interesse erzielten im ersten Halbjahr 1893 bei einer Betriebslänge von 35 484 km (gegen 34 980 km am 30. Juni 1892) eine Gesammteinnahme von 554 360 789 Frcs. (gegen 545 577 439 Frcs. im gleichen Zeitraum 1892); davon entfielen 17 974 656 (17 945 343) Frcs. auf die Staatsbahn, 531 680 258 (523 415 230) Frcs. auf die grossen Gesellschaften, 4 175 432 (3 678 174) Frcs. auf die Nebenbahnen und 530 443 (538 692) Frcs. auf die nicht konzessionirten Bahnen. Einen kleinen Rückgang zeigen daher nur die letztgenannten Bahnen, während bei allen übrigen ein zum Theil recht beträchtlicher Aufschwung zu verzeichnen ist. Eröffnet wurden im ersten Halbjahr 1893 157 km, und zwar 22 km von der Staatsbahn, 33 km von der Orléansbahn, 88 km von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und 14 km von der Ostbahn.

Eisenschwellen der Ostbahn.

Auf der Ostbahn sind mit der Guillaumeschwelle in der letzten Zeit Versuche gemacht worden, die befriedigend ausgefallen sein sollen. Seit 1867 sind dies die ersten von dieser Bahn mit eisernen Schwellen angestellten Versuche; man hofft, mit der neuen Schwelle die Mängel, welche man bei den alten fand, beseitigt zu haben. Die Form der Schwelle ist die eines Troges, oder auf der Flachseite liegenden U-Eisens; sie ist völlig gerade, nur an den Enden nach unten gekrempt, um seitliche Verschiebungen in der Bettung zu verhindern. Die aufrechten Schenkel legen sich hierbei nach aussen flach um. Die Schienenfüsse können natürlich auf den aufrechten Schwellenrippen kein Auflager finden; sie sind auf Holzkeile

gelegt, zwei auf jeder Seite, die von aussen nach der Mitte unter 1:20 abgeschrägt sind und der Schiene ihre Neigung geben. Im übrigen werden die Schienen durch gussstählerne Krempbleche oder Klammern niedergehalten, die mit seitlich vortretenden Zapfen in eingebohrte Löcher der Schwellenrippen eingreifen und den Fuss der Schiene festhalten. Diese Bleche werden von den Backen der Holzkeile an die Stehrippen der Schwellen angedrückt, sodass sie sich nicht lösen können. Die Keile erhalten an der inneren Schienenseite Verschlagnägel, sodass auch sie festsitzen. Diese Befestigungsart hat den grossen Vorzug, dass die Schiene ganz auf Holz liegt. Die Keile bestehen aus kreosotirtem Ulmenholz.

Die Schienen sind 12,0 m lang; sie wiegen 45 kg auf 1 m und liegen auf 16 Schwellen. 100 derartige Schwellen liegen seit 8 Jahren im Geleis.

Korridorzüge der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Die Bahn baute 1889 Interkommunikationswagen nach dem Korridorsystem mit zweiachsigen Drehgestellen. Der Korridor hatte Z-Form, d. h. halb liegt er an der einen, halb an der anderen Seite des Wagens; ein Quergang verbindet beide Hälften. Das System scheint sich keiner Vorliebe recht zu erfreuen, denn neuerdings hat die Bahn sechsräderige Korridorwagen in Dienst gestellt, deren Korridor sich ganz auf der einen Seite befindet. Ausser Wagen I. und II. Klasse, die bereits in Betrieb sind, sollen auch solche III. Klasse gebaut werden. Diese Wagen haben die Neuerung, dass die seitlichen Thüren der Abtheile beibehalten sind. Die Wagen haben nicht weniger als 4 Gruppen Thüren: je eine Reihe Abtheilthüren auf jeder Wagenseite, eine Reihe Abtheilthüren immer am Korridor entlang und endlich die Kopfthüren an den Enden der Wagen, welche die Verbindung der Wagen untereinander ermöglichen. Die Verbindung geschieht über eine kleine Brücke, unter einem harmonikaartig ausziehbaren Lederbalg hindurch, wie ihn auch die neuen Deutschen Korridorwagen besitzen.

Dass diese neue Einrichtung wirkliche Vortheile böte, ist kaum abzusehen. Das Ein- und Aussteigen der Reisenden wird zwar durch die seitlichen Abtheilthüren bequemer gemacht und das Durchgehen des ganzen Zuges erleichtert. Aber durch diese zahlreichen Thüren wird der Wagen höchst ungemüthlich, der Wagenkasten wird geschwächt und da sich die in den Längswänden befindlichen Thüren nach aussen öffnen müssen, muss die Kastenbreite eingeschränkt werden; sie kann nicht 3 m betragen, wie bei den Preussischen Wagen. Auch der Korridor ist sehr schmal.

Der Wagen I. Klasse enthält 4 Abtheile und 25 Sitze; der Wagen II. Klasse hat 5 Abtheile und 41 Sitze; die ungeraden Sitze befinden sich an dem einen Wagenende, am anderen ist eine Wascheinrichtung mit Abort vorgesehen.

Der gesammte Radstand des Wagens I. Klasse beträgt 6,9 m, der des Wagens II. Klasse 7,25 m. Für die Einstellung der Endachsen in den Krümmungen sind Vorkehrungen nicht getroffen; die Mittelachse hat ein seitliches Spiel von 3 cm in den Achsgabeln und die Endachse ein solches von 5 mm, wie bei den gewöhnlichen Wagen. Die grösste Breite des Wagens, aussen gemessen, beträgt 2,9 m.

Die in den Abtheilen I. Klasse befindlichen Sitze — 4 in jedem Abtheile — sind mit grauem Tuche überzogen, sie federn und lassen sich durch eine Hebelwendung vorwärtsziehen, um Nachts bequemer ruhen zu können. Jedes Abtheil II. Klasse enthält 8 mit blauem Tuche überzogene Sitze. Die Abtheile werden mit Oelgas beleuchtet. Zur Heizung werden noch die veralteten Wärmpfannen, wie man sie auch noch auf den konservativen Englischen Bahnen findet, benutzt. Der Wagen hat Westinghouse'sche pneumatische Verbindung mit dem Führer, d. h. ein Reisender kann im Falle der Gefahr die Bremse theilweise anziehen, ohne den Zug anzuhalten; nur der Führer wird dadurch benachrichtigt. Dieses System und das von Wanger sind in Frankreich sehr verbreitet. Für die Wagen ergeben sich:

	Wagen I. Klasse	Wagen II. Klasse
Länge über den Buffern	11,8 m	12,2 m
„ des Körpers	10,5 „	10,9 „
Höhe innen	3,3 „	3,3 „
Gewicht, leer	15,84 t	15,80 t
auf einen Reisenden entfallendes todtes Gewicht	640 kg	390 kg

Aus Nordamerika.

Ueber die Ausdehnung der Strassenbahnen in den Vereinigten Staaten Nordamerikas

gibt die folgende, dem „Street Railway Journal" entnommene Tabelle, welche sich auf die 50 grössten Städte der Union bezieht, näheren Aufschluss. Die in der Tabelle angegebenen Bevölkerungsziffern sind — mit Ausnahme von Portland in Oregon und von Seattle — der letzten Volkszählungsstatistik von 1890 entnommen, die kilometrischen Zahlen beziehen sich auf den jetzigen Zustand der Bahnen.

Städte	Zahl der Einwohner (1890)	Kilometrische Ausdehnung der Strassenbahnen	Zahl der Einwohner, auf welche 1 km Strassenbahn zu rechnen ist
Newyork	1 513 501	473	3 200
Chicago	1 098 576	826	1 330
Philadelphia	1 044 894	647	1 615
Brooklyn	806 343	475	1 698
St. Louis	450 245	443	1 016
Boston	446 507	449	994
Baltimore	434 151	358	1 213
San Francisco	297 990	393	758
Cincinnati	296 309	306	968
Cleveland	261 546	304	863
Buffalo	254 457	138	1 844
Neworleans	241 995	240	1 008
Pittsburgh	238 473	298	800
Washington	229 796	179	1 284
Detroit	295 669	180	1 643
Milwaukee	203 979	217	940
Newark	181 518	153	1 186
Minneapolis	164 738	184	895
Jersey City	163 987	60	2 733
Louisville	161 005	233	691
Omaha	139 526	137	1 018
Rochester	138 327	151	916
St. Paul	133 156	154	865
Kansas City	132 416	193	686
Providence	132 043	109	1 211
Indianapolis	107 445	142	757
Denver	106 670	238	448
Allegheny	104 967	—	unter Pittsburgh mitaufgeführt
Albany	94 640	50	1 893
Columbus	90 398	80	1 130
Syracuse	88 387	106	834
Worcester	84 536	60	1 409
Scranton	83 450	48	1 738
Toledo	82 652	137	603
Newhaven	81 451	63	1 293
Richmond	80 838	93	869
Portland Ore.	80 000	184	435
Paterson	78 358	64	1 224
Lowell	77 605	80	970
Nashville	76 309	97	787
Fall River	74 351	42	1 770
Campridge	69 837	—	unter Boston mitaufgeführt
Atlanta	65 514	148	443
Memphis	64 586	111	582
Grand Rapids	64 147	77	834
Wilmington	61 437	27	2 275
Troy	60 605	45	1 347
Seattle	60 000	164	366
Reading	58 926	72	819
Dayton	58 868	79	745
Trenton	58 488	56	1 044
Camden	58 274	29	2 009
zusammen	11 533 886	9 592	1 202

Dauer der Brooklynbrücken-Kabel.

Am 5. August d. J. wurde das sechste Kabel der den Verkehr über die Newyork und Brooklyn verbindende Brücke vermittelnden Kabelbahn entfernt und durch ein neues ersetzt. Die folgende Tabelle gibt die Leistungen der Kabel an, wobei zu bemerken ist, dass die Kabel 1 und 2 ganz, 3 zu einem

Achtel von der alten Betriebseinrichtung bedient wurden, während die übrigen mit der neuen betrieben wurden.

Kabel nach der Reihenfolge des Gebrauchs	Dienst-dauer Tage	Gesammte durchlaufene Wegestrecke km	Zahl der beförderten Personen	Beförderte Tonnenkilometer	Durchschnittlich beförderte Lasten t	Durchschnittliches Verhältniss der lebenden zur todten Last
1	1 140	365 000	49 002 442	35 500 000	97,0	6,0
2	607	192 500	47 840 262	40 800 000	212,0	7,3
3	393	131 000	36 941 884	32 700 000	348,4	7,6
4	356	118 600	34 134 409	30 300 000	255,3	7,6
5	520	177 800	56 287 452	54 200 000	304.7	8,3
6	509	175 000	58 071 052	56 300 000	321,1	8,4

Das letzte Kabel hat hiernach die grösste Leistung aufzuweisen.

Versuch der Wagenheizung durch Motorrheostate.

Die Pferdebahngesellschaft zu Camden (New Yersey) führte kürzlich Versuche aus, um den Nutzen der bei der Rheostatregelung erzeugten Wärme für die Wagenheizung festzustellen, indem die Rheostate unter den Sitzen angebracht wurden. Der erste Versuch wurde an einem stehenden Wagen im Wagenschuppen ausgeführt. Der Rheostat wurde im Wagen befestigt und die Widerstände in Reihen geschaltet; die Schwankungen im Strome wurden dadurch geschaffen, dass die Schaltung während 5 Stunden in der Minute einmal hergestellt wurde. In dieser Zeit stieg die Temperatur im Wagen von + 22 auf 34,5 ° C, während aussen die Wärme von 21,5 auf 28 ° gestiegen war. In einem zweiten Falle wurde der Versuch an einem im Laufe befindlichen unbesetzten Wagen ausgeführt, bei dem die Thüren geschlossen gehalten wurden. Die Aussenluft hatte 30 ° C und über diese Temperatur stieg die Innenluft um 3,5 °. Die Versuche zeigen, dass der Verlust an Energie bei der Rheostatregelung verhältnissmässig gering und die erzeugte Wärme für die praktischen Zwecke der Wagenheizung nicht ausreicht.

Gerichtsentscheidung.

v. O. **Sind „Kleidergelder" der Eisenbahnschaffner pfändbar? Dienstaufwand oder Gehalt?** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Kleider der Eisenbahnschaffner gehören entweder zu den zur Bestreitung eines Dienstaufwandes bestimmten Einkünften oder sie gehören zum Gehalt. Denn der Umstand, dass die vorgesetzte Behörde einen Theil des Gehaltes mit Zustimmung des zum Bezug berechtigten Beamten bei der Fälligkeit nicht auszahlt, sondern für ein gewisses Bedürfniss ansammelt und verwahrt, kann die Natur des rechtlichen Anspruchs, welchen der Beamte auf die fraglichen Geldbeträge hat, nicht ändern. Sind die Kleidergelder aber ‚zur Bestreitung eines Dienstaufwandes bestimmte Einkünfte', so sind sie der Pfändung durch § 749 Abs. 5 der Civ.-Proz.-Ordn. entzogen. Bilden die Kleidergelder aber einen Theil des Gehalts, so ist zur Begründung des Antrages auf Pfändung derselben nach § 749 Abs. 2 a. a. O. die Behauptung erforderlich, dass das Diensteinkommen des Schuldners die Summe von 1 500 *M* für das Jahr übersteigt und dass die Kleidergelder nicht über den dritten Theil des Mehrbetrages hinausgehen. Eine solche Behauptung ist weder in dem Antrage, noch in der Beschwerdeschrift aufgestellt." (Beschl. der IX. Civilkammer des Landgerichts I Berlin vom 3. Januar 1893; Blätter f. Rechtspflege im Bez. des Kammerg. 1893. S. 103.)

Vom Büchertisch.

Die dynamoelektrischen Maschinen. Ein Handbuch für Studirende der Technik. Von Silvanus P. Thompson, Direktor und Professor der Physik an der Technischen Hochschule der Stadt und Gilden von London. Vierte sehr erweiterte Auflage. Deutsche Uebersetzung von C. Grawinkel. Mit 490 in den Text gedruckten Abbildungen und 29 grossen Figurentafeln. Heft 6 bis 12. Halle a/S. Druck und Verlag von Wilhelm Knapp. 1892.

Die Hefte 1 bis 5 des Buches sind in No. 21, S. 194 d. Ztg. besprochen worden. Das sechste Heft schliesst den ersten Theil ab; die folgenden bilden den zweiten (Schluss-) Theil des Buches. Es ist früher angegeben worden, dass das zwölfte Kapitel, welches von den Ankerwickelungen und der Theorie der Verbindungen handelt, im sechsten Hefte noch seine Vervollständigung zu finden habe. Ausser dem Schluss dieses zwölften Kapitels enthält das Heft 6 noch vier weitere Kapitel, welche wesentlich praktische Einzelheiten der Maschine und der Elemente für den Entwurf zum Gegenstande haben. Kapitel 13 handelt vom praktischen Aufbau der Anker, Kapitel 14 von den Stromabgebern, Bürsten und Bürstenhaltern, Kapitel 15 bespricht eine Reihe bei der Durchbildung der maschinellen Einzelheiten zu beobachtender Regeln, die von den sonst im Maschinenbau üblichen in manchen Punkten abweichen. Das folgende letzte Kapitel des ersten Bandes enthält die Grundlagen für das Entwerfen von Dynamomaschinen; zwei Beispiele für Gleichstrommaschinen sind durchgerechnet.

Die zweite Abtheilung des Buches hat die Vorführung des Heeres verschiedener Maschinen zum Gegenstande, welche in dem verhältnissmässig kurzen Zeitraum ihrer Entwickelung ersonnen und in die Wirklichkeit übertragen worden sind; die Lehre von den dynamoelektrischen Maschinen bildet heute einen sehr wesentlichen Abschnitt der Maschinenkunde.

Die grosse Umwälzung, welche das elektrische Beleuchtungswesen in kaum einem Jahrzehnt hervorgerufen hat, führte zum Bau sehr grosser Dynamomaschinen für Hauptstationen. Die verschiedenen Arten solcher Maschinen sind vorweg im Kapitel 17 eingehend beschrieben. Dem folgen im 18. Kapitel eine ganze Reihe von Mustern für Gleichstrommaschinen, und im darauffolgenden Kapitel kommen verschiedene Maschinen, wie sie namentlich zur Ausscheidung von Metallen dienen, im weiteren Unipolarmaschinen, Schreibmaschinen und andere Formen zur Besprechung.

Ist bisher die Dynamomaschine in ihren Verrichtungen als Strom erzeuger behandelt worden, so schreitet Thompson nunmehr zur Betrachtung der dem umgekehrten Vorgange dienenden Maschinen, welche elektrische Energie in mechanische umsetzen. Zunächst werden die elektrischen Triebmaschinen für Gleichstrom, und zwar im Kapitel 20 nach ihrer Theorie, im Kapitel 21 nach ihren Ausführungsformen vorgeführt; im 22. Kapitel folgen die Gesetze des Wechselstroms, im 23. die Wechselstrommaschinen als solche sehr eingehend, während das 24. Kapitel von den verschiedenen Klassen Triebmaschinen für Wechselstrom handelt. Hieran schliessen sich genauere Darlegungen über Umformer — Transformatoren — für Wechselstrom und Gleichstrom, sowie für die Umsetzung der einen Stromform in die andere.

Den Schluss des Werkes bilden verschiedene Kapitel über die elektrische Uebertragung der Energie (Kapitel 26), die für Dynamomaschinen angewendeten Regulatoren (Kapitel 27), die Prüfung von Dynamomaschinen und Triebmaschinen (Kapitel 28) und die Behandlung der Dynamomaschinen (Kapitel 29). Ein Anhang, in dem die elektrischen und magnetischen Einheiten zusammengestellt sind, beschliesst das Ganze.

Aus der kurzen Anführung des Inhalts, die in der früheren Besprechung des Buches und im vorstehenden gegeben ist, kann natürlich nur ein ungefähres Bild des ganzen gewonnen werden; die eingehendere Werthschätzung des Werkes muss dem gründlicheren Studium vorbehalten bleiben. Seine Bedeutung, namentlich auch für den Eisenbahnfachmann, kann nicht genug gewürdigt werden; wird doch gerade das Eisenbahnwesen berufen sein, von den Fortschritten auf dem von Thompson behandelten Gebiete einen besonders grossen Nutzen zu ziehen, auch dann, wenn es mit der Einführung elektrischer Zugkraft für die Hauptstrecken der Eisenbahnen noch gute Wege haben sollte. Es entspricht vollkommen dieser Erkenntniss, wenn der preussische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten auf die Wichtigkeit des Studiums der Elektrotechnik seitens der höheren Eisenbahnbeamten dadurch besonderen Nachdruck legte, dass er im verflossenen Winter die Abhaltung besonderer Kurse für diese Beamten in die Wege leitete, in denen sie von berufenen Vertretern der elektrotechnischen Wissenschaft unterwiesen wurden. Allen, die Gelegenheit hatten, solchen Kursen beizuwohnen, bietet das Thompson'sche Werk eine sichere und gediegene Grundlage für ihr weiteres Studium. In diesem Sinne ist die auf dem Titel angegebene Zweckbestimmung des Buches in weitem Umfange aufzufassen.

Einer nochmaligen Hervorhebung der Vorzüge des ausgezeichneten Werkes bedarf es hier nicht. Die Schlusslieferungen desselben rechtfertigen das früher Gesagte in vollem Umfange.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Die diesseitige Station Clausdorf erhält vom 15. Dezember d. J. ab die Bezeichnung „Rehagen-Clausdorf“.

Königliche Direktion
der Militär-Eisenbahn. (2574J)

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist am 20. d. Mts. die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete, an der Strecke Brünn-Olmütz zwischen den Stationen Nizamislitz und Bedihost gelegene Haltestelle Pivin als Halte- und Ladestelle für den beschränkten Verkehr von Frachtgütern in ganzen Wagenladungen eröffnet worden.

Berlin, den 21. November 1893. (2575)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Rheinisch-Niederdeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Dezember d. J. tritt unter Aufhebung des bisherigen Ausnahmetarifs vom 1. November 1887 nebst Nachträgen ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Kraft. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Februar k. J. in Gültigkeit.

Die Frachtsätze für Eutin der Eutin-Lübecker Eisenbahn finden auch im Verkehre mit Eutin des Direktionsbezirks Altona Anwendung.

Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 24. November 1893. (2576)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarkohlenverkehr nach Bayern. Vom 25. d. Mts. ermässigen sich die Sätze des Saarkohlen-Ausnahmetarifs No. 8 vom 1. April d. J. für Kokssendungen zum Hochofenbetrieb ab Altenwald, Dechen-Dudweiler Grube und Heinitz nach Amberg und Rosenberg um 0,05 ℳ für 100 kg.

Der Frachtberechnung wird das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hierbei aber für Wagen mit mehr als 10 und weniger als 15 Tonnen Ladegewicht nur ein solches von 10 Tonnen angenommen, sofern das alsdann zur Berechnung kommende wirkliche Gewicht der Sendung sich nicht höher stellt.

Köln, den 21. November 1893. (2577)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oldenburgische Staatsbahn. Vom 1. Dezember d. J. ab wird die Station Grabstede der Vareler Ringbahn mit direkten Frachtsätzen in den Tarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Sendungen von mindestens 45 000 kg zum Ortsverbrauche — Tarif vom 1. Juli 1890 — einbezogen.

Die Ausnahmesätze sind in der Weise zu bilden, dass den Sätzen für Ellenserdamm 5,00 ℳ für 10 000 kg zugerechnet werden.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 21. Nov. 1893. (2578B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Braunkohlenverkehr. Zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Braunkohlen und Braunkohlenbrikets von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) nach Stationen der Niederländischen Staatsbahn, der Holländischen und der Nordbrabant-Deutschen Bahn, der Grossen Belgischen Centralbahn und der Lüttich-Maastrichter Bahn vom 1. Januar 1889 bezw. 20. April 1891 treten am 1. Dezember d J. die Nachträge 6, 5 und 3 in Wirksamkeit. Dieselben enthalten Frachten für den Verkehr mit der Station Köln-Ehrenfeld des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) sowie Berichtigungen. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 20. November 1893. (2579)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische)

Staatsbahnverkehre Altona-, Hannover-, Oldenburg-Berlin bezw. Breslau. Berlin-Breslau. Güterverkehr für den Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Zur Behebung von Zweifeln wird hiermit darauf hingewiesen, dass die am 1. November 1893 für Niederschlesische Spinnereistationen zur Einführung gelangten Ausnahmefrachtsätze für rohe Baumwolle von den Deutschen Nord- und Ostseehäfen nur auf solche Sendungen Anwendung finden, welche am Orte zur Entladung kommen oder lediglich durch Landfuhrwerk abgefahren werden.

Berlin, im November 1893. (2580MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ermässigung der Frachtsätze der Station Ichtershausen. Am 1. Januar 1894 werden die der Frachtberechnung für Eil- und Frachtgüter, Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere zu Grunde zu legenden Zuschläge zu den Entfernungen der Station Ichtershausen der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn nicht, wie in unserer Bekanntmachung vom 4. d. Mts. angegeben, um 2, sondern um 3 km ermässigt.

Erfurt, den 25. November 1893. (2581)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Vom 1. Dezember d. J. ab kommen für Mineralölrückstände von den Stationen Sulz u. Wald der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Godramstein der Pfälzischen Eisenbahnen nach den Stationen Duisburg und Essen Ausnahmefrachtsätze in Höhe der Sätze des Spezialtarifs III zur Einführung.

Köln, den 20. November 1893. (2582)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Mit sofortiger Gültigkeit gelangen für Zucker aller Art, welcher Schweizerischerseits zum Eingang in die Schweiz verzollt wird, direkte Frachtsätze von Frankenthal nach unserer Station Basel in Höhe derjenigen zur Einführung, welche im Verkehr von Frankenthal nach Badisch-Basel bestehen. (2583)

Strassburg, den 22. November 1893.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag IV zum Tarife und der Nachtrag II zum Anhang des Tarifs in Kraft. Beide enthalten geänderte Bestimmungen und Frachtsätze für die Station Wiesa der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, der Nachtrag IV ausserdem neue und veränderte Frachtsätze für einige Sächsische Stationen, sowie ermässigte unter gewissen Bedingungen geltende Frachtsätze für die Stationen Gröditz, Riesa, Riesa-Elbkai und Meissen (bezw. Triebischthal).

Dresden, am 23. November 1893. (2584)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Am 1. Dezember d. J. tritt zum Heft IV — Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen — der Nachtrag V, zum Heft VI — Verkehr mit Stationen der Badischen Staatsbahnen — der Nachtrag XIII, zum Heft VII — Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staatsbahnen — der Nachtrag VII in Kraft. Die Nachträge enthalten Aufnahme neuer Stationen und Aenderungen der Nachträge. Soweit durch diese Nachträge Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Tarifbestimmungen und Frachtsätze noch bis zum 1. März 1894 in Gültigkeit.

Köln, den 25. November 1893. (2585)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarbrücken-Pfälzischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 25. November d. J. wird die Station Saarlouis mit einem Frachtsatze von 0,40 ℳ in den Ausnahmetarif Nr. 10 für die Beförderung von Mineralöl-Rückständen usw. einbezogen.

Köln, den 23. November 1893. (2586)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Dezember 1893 tritt für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 18 in Kraft, welcher u. a. theilweise erhöhte, am 15. Januar 1894 zur Anwendung gelangende Entfernungen für den Verkehr mit den Kölner Bahnhöfen enthält. Derselbe ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen. (2587)

Hannover, den 17. November 1893.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891 (Theil II, Heft Nr. 5 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifs. Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). Mit sofortiger Gültigkeit werden die Bayerischen Stationen Buxheim, Langweid und Schwarzenbach i. d O. in den vorgenannten Güterverkehr mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen einbezogen, welche bei den genannten Stationen zu erfragen sind.

München, den 17. November 1893. (2588)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember l. J. gelangt der Nachtrag II zum Tarifheft Nr. 1 zur Ausgabe; derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs. Soweit Frachterhöhungen eintreten, erhalten die neuen Frachtsätze erst Gültigkeit vom 16. Januar 1894.

München, den 19. November 1893. (2589)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Kilometerzeiger für die Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom Jahre 1883. Zum Kilometerzeiger für die Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen vom Jahre 1893 gelangt im Laufe dieses Monats der VIII. Nachtrag zur Ausgabe.

München, den 20. November 1893. (2590)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Ab 15. November l. J. kommt für die Beförderung von Cement ohne Unterschied der Gattung bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen ab Kiefersfelden nach Krems der Frachtsatz von 45 kr. Oe. W. für 100 kg zur Anwendung.

In den bezüglichen Frachtbriefen muss ausdrücklich angegeben sein, dass der Cement zum Baue der Brücke über die Donau bei Stein-Mautern bestimmt ist.

München, den 20. November 1893. (2591)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Theil II des Transittarifs für Deutsch - Oesterreichische Grenzstationen vom 1. Dezember 1893. Am 1. Dezember 1893 gelangt für den Verkehr von Stationen der Bayerischen, der Württembergischen, der Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Main-Neckarbahn, der Hessischen Ludwigsbahn, der Eisenbahn - Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Köln (linksrh.), sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg nach Bodenbach, Eger, Friedrichshafen, Furth i/W., Halbstadt, Konstanz, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim, Passau, Salzburg, Simbach und Tetschen transit für Güter zur Ausfuhr nach den unteren Donauländern (Rumänien, Serbien, Bulgarien) und darüber hinaus ein neuer Tarif zur Einführung. Durch denselben wird der Tarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II, vom 1. September 1890 aufgehoben.

Der neue Tarif enthält ausser den Frachtsätzen für den allgemeinen Verkehr Ausnahmetarife für Metalle und Metallwaaren sowie für Baumwollwaaren und Garne, ferner von den Landes-Aufsichtsbehörden genehmigte „Besondere Bestimmungen.“

Die Kartirung und Instradirung der zu den Sätzen des Transittarifs abzufertigenden Sendungen, welche besonders zu rapportiren sind, erfolgt in Gemässheit der für die Grenzübergangsstation in den bezüglichen Deutschen Verkehren bestehenden Bestimmungen.

Exemplare des Tarifs sind zum Preise von 75 ₰ von den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

München, den 20. November 1893. (2592)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1894 gelangen zum Gütertarif, Theil II die gemeinschaftlichen Tarifhefte A, B und C zur Einführung.

Dieselben enthalten „Besondere Bestimmungen nebst Kilometerzeiger“ für den Güterverkehr zwischen Stationen der K. Württembergischen und Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckarbahn, der K. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. (Linien der K. Eisenbahn-Betriebsämter Wiesbaden und Frankfurt a/M. südlich Fulda [eingeschl.]) und der K. Eisenbahndirektion Köln lrh. (Linien: Bingerbrück-Saarbrücken-Conz-Trier l. M.-Pünderich, Perl-Karthaus-Blankenheim- und Sourbrodt-Wilwerdingen) einerseits und

in Heft A Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol) der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Oesterr. Linien) und der priv. Oesterr. - Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft (Linien Stadlau - Marchegg und Simmering-Bruck a. L.);

in Heft B Stationen der K. Ungarischen Staatseisenbahnen und der vom Staate betriebenen Lokalbahnen, der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Ungarische Linien), der Raab - Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der K. priv. Fünfkirchen - Barcser Eisenbahn;

in Heft C Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der K. K. priv. Mährisch-Schlesischen Centralbahn, der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien), der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie der priv. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft andererseits.

Die Tarife können bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen und zwar die Hefte A und B je zum Preise von 30 ₰ = 15 kr. Oesterr. Währung, Heft C zum Preise von 80 ₰ = 40 kr. Oesterr. Währung bezogen werden.

München, den 21. November 1893. (2593)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Die in dem provisorischen Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft etc. einerseits und Stationen der K. B. Staatseisenbahnen andererseits vom 20. Mai 1888 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Ungarischen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft treten am 31. Dezember l. J. ausser Kraft. Entsprechende neue Frachtsätze gelangen durch den am 1. Januar 1894 zur Ausgabe kommenden Nachtrag I zu Heft 2, Theil IV des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbandsgütertarifes vom 1. August l. J. zur Einführung.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Januar 1894.

München, den 22. Novbr. 1893. (2594)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,

Rheinisch - Westfälisch - Belgisch-Englischer Güterverkehr. Im Anschluss an den am 1. Dezember d. J. zur Einführung kommenden Verbandsgütertarif Theil I, für die Englisch-Deutschen Eisenbahnverbände tritt mit Gültigkeit vom gleichen Tage ab im Rheinisch-Westfälisch-Belgisch-Englischen Verkehr ein neuer Gütertarif Theil II an Stelle des Gütertarifs Theil II vom 1. August 1890 in Kraft.

Derselbe weicht von dem letzteren nur in Bezug auf die veränderten, sich an das Reglement im vorbezeichneten Theil I anlehnenden „besonderen Bestimmungen“ ab und ist für den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linsrheinisch) durch Aufnahme von Frachtsätzen für den Wagenladungsverkehr vervollständigt worden, während für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch). wie bisher, nur Frachtsätze für den Eil- und Frachtstückgutverkehr vorgesehen sind.

Exemplare des neuen Gütertarifs werden von den betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von ℳ 0,20 abgegeben.

Köln. den 25. November 1893. (2595)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die am 3. Oktober l. J. bekannt gemachte Frachtermässigung für gewisse Arten von künstlichen Düngemitteln bei Sendungen in Wagenladungen wird mit Rückwirkung vom 1. September l. J. ab gewährt.

Karlsruhe, den 24. Novbr. 1893. (2596)
Generaldirektion.

Zuckerverkehr nach der Schweiz. Zu dem am 20. v. Mts. in Kraft getretenen Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker von Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Erfurt, Hannover, Köln (links- und rechtsrheinisch), sowie Magdeburg nach den Stationen Basel und Altmünsterol transit zur Ausfuhr nach der Schweiz, wird am 1. k. Mts. der I. Nachtrag eingeführt. Durch denselben werden die Frachtsätze für Basel transit auf den Ortsverkehr mit Basel ausgedehnt, sowie neue Frachtsätze für die Station Lancha eingeführt.

Weiteres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren. (2597)

Frankfurt a/M., den 25. November 1893.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. Die Station Engis der Belgischen Nordbahn wird vom 29. d. Mts. ab in den Ausnahmetarif 1 Kategorie 2 (Schnittpunkt Alexandrowo) des Importtarifs von Belgien nach Russland und zwar für Ladungen von 5 000 kg und 10 000 kg aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze gibt das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Köln, den 29. November 1893. (2598)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrheinisch) - Hannover. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. kommt zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag 5 zur Einführung, welcher direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu in den Verkehr einbezogenen Stationen Düsseldorf Hafen und Haldern, sowie theilweise ermässigte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Eller, Hilden und Immigrath des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) enthält. Die Entfernungen für die Station Düsseldorf Hafen treten jedoch erst mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Station und diejenigen für die Stationen Eller, Hilden und Immigrath mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Hilden-Ohligs in Kraft.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.
Hannover, den 24. Nov. 1893. (2599)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Englisch-Bayerischer Güterverkehr. Im Anschluss an die Bekanntmachung vom 29. März d. J. wird hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass mit dem 1. Dezember 1893 ein neuer Tarif (Theil II) für den Englisch-Bayerischen Güterverkehr in Wirksamkeit tritt.

Derselbe enthält u. a.:

1. besondere Bestimmungen zum Englisch-Deutschen Theil I, Abschnitt A: Reglement;
2. besondere Bestimmungen zu Abschnitt B: Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, sowie Bemerkungen zum Nebengebührentarif,
3. Bestimmungen über die Tarif- und Abfertigungsbefugnisse gewisser Bayerischer Stationen;
4. Bestimmungen über die Güterabfertigung nach Stationen mit mehreren Bahnhöfen;
5. Bestimmungen für den Verkehr mit Bayerischen Staats-Lokalbahnstationen;
6. Stations-Tariftabellen für den Verkehr mit London (Allgemeine Klassentarife und Ausnahmetarife);
7. Anleitung zur Berechnung der Frachtzuschläge für Deklaration des Interesses an der Lieferung sowie für Versicherung gegen Fluss- und Seegefahr;
8. Bekanntgabe der direkten Schiffs- und Zugsverbindungen zwischen London und Antwerpen.

Durch diesen neuen Theil II, welcher bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 25 ₰ käuflich zu erhalten ist, werden die Bestimmungen des Bayerisch-Belgisch-Englischen Tariftheils II vom 15. Mai 1891, sowie die Bestimmungen und Frachtsätze für London und Harwich im Bayerisch-Belgisch-Englischen Gütertarif vom 1. Juni 1883 sammt Nachträgen ausser Kraft gesetzt.

Insoweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Januar 1894 in Gültigkeit.

Näheren Aufschluss ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Köln, den 25. November 1893. (2600)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr. (Aufhebung des Ausnahmetarifes 48 a und b für Obst.) Am 31. Dezember 1893 tritt der Ausnahmetarif 48 a und b für Obst der Position 0,1 und 3 der Güterklassifikation des Tariftheiles I im Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Verkehre, Theil II Heft 1, gültig vom 1. Juli 1893 (Seite 48), mit sämmtlichen Frachtsätzen ausser Wirksamkeit.
Wien, 22. November 1893. (2601)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich im Namen der
Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Dezember d. J. wird zwischen Breslau und St. Petersburg über Posen-Kreuz-Wirballen-Wilna und Sosnowice-Warschau-Bialystok-Wilna die direkte Personen- und Gepäckabfertigung eingeführt.

Das Nähere hierüber ist bei den Verbandstationen zu erfahren.
Bromberg, den 18. Nov. 1893. (2602)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Ungarische Strecke.) Lokal-Personentarif. Zu dem vom 1. Oktober 1890 für die Ungar. Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn gültigen Lokal-Personen- und Gepäcktarife tritt am 1. Januar 1894 **der Nachtrag III** in Kraft, mit welchem unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen allgemeinen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden neue geänderte Bestimmungen zur Einführung gelangen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direktion der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Marie Valeriegasse 11) erhältlich.
Budapest, am 23 Nov. 1893. (2603)
Die Direktion
der K. K. priv. Kaschau-Oderberger
Eisenbahn.

4. Verdingungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Lokomotivlieferung. Wir beabsichtigen die Vergebung von 6 Stück dreiachsigen Verbund-Güterzugslokomotiven nebst einem Reserveradsatz.

Die maassgebenden Bedingungen mit Zeichnung können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 1,50 ℳ erhoben werden.

Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift „Lokomotivlieferung" versehene Angebote wollen spätestens bis zum 18. Dezember l. J. portofrei bei uns eingereicht werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Karlsruhe, den 18. Nov. 1893. (2604)
Generaldirektion.

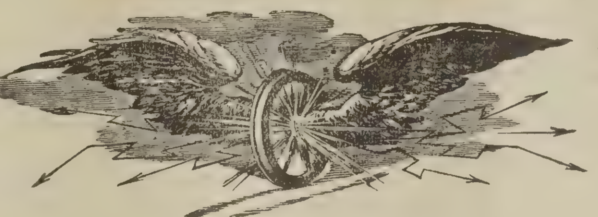
Saal-Eisenbahn. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstattsmaterialien und zwar I. von Metallen und Metallfabrikaten, Werkzeugen, Glaswaaren, Holz- und Holzfabrikaten, Telegraphenmaterialien und II. von Reiserwellen, Oelen und Fetten, Lichten und Seifen, Farben, Droguen und Chemikalien, Dochten, Zeugstoffen und dergleichen, Hanf- und Seilerwaaren, Gummiwaaren, Bindériemen, Reinigungs- und Putzmaterialien, Mattendecken soll im Wege der Ausschreibung vergeben werden.

Die Bedarfsnachweisungen und die Lieferungsbedingungen sind unter Beifügung von je 75 ₰ für jede der beiden Nachweisungen I und II von unserem Sekretariate zu beziehen. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens den 14. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen.
Jena, den 21. November 1893. (2605)
Die Direktion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 38.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 94. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 2. Dezember 1893.

Inhalt:

Normalschienen-Querschnitte des Amerikanischen Vereins der Civilingenieure.

In den letzten Jahren hat sich der Amerikanische Verein der Civilingenieure eingehend mit der Frage der Vereinheitlichung der zahlreichen verschiedenen Schienenprofile befasst, welche in Nordamerika vorhanden sind. Die Prüfung der Angelegenheit ist 1890 einem Ausschuss des Vereins übertragen worden, der nunmehr seinen Bericht erstattet und eine nach dem Schienengewicht abgestufte Reihe von Querschnitten empfohlen hat.

Die Veranlassung zu dem Vorgehen des Vereins bot ursprünglich nicht eigentlich das Bestreben, die Profile auf bestimmte, überall gültige Normen zu bringen, sondern sie lag in Klagen der Wagenbauer — Master Car Builders —, welche den Umstand, dass sich bei einer gewissen Anzahl von Wagenrädern die Spurkränze ausliefen, darauf zurückführten, dass die geringe seitliche Abrundung des Schienenkopfes an der Laufkante hieran die Schuld trage. An sich bot der Umstand zu Bedenken wenig Anlass, denn die Zahl der Räder, welche wegen abgeschliffener Spurkränze ausser Dienst gestellt werden mussten, betrug nur 1—8 %. Im Gegentheil sind es gerade derartige Räder, welche die grösste Kilometerzahl zurücklegen, ehe sie ausrangirt zu werden brauchen. Indessen wurde die Sache immerhin für so wichtig gehalten, dass der Wagenbauerverein — Master Car Builders Association — einen Ausschuss einsetzte, mit dem bekannten Maschineningenieur M. N. Forney, der auch die Amerikanische Fachzeitschrift „The American Engineer“ leitet, an der Spitze, der die Frage näher prüfen und Vorschläge machen sollte, wie dem Uebelstande abzuhelfen sei. Die Verhandlungen zogen sich mehrere Jahre lang hin; der Ausschuss warf die Schuld schliesslich auf die Schienen, diese hätten den Fehler, dass die Lauffläche derselben nicht mit dem Profil der Lauffläche des Rades genau übereinstimme. Er forderte, dass für die Laufkante der Schiene und die innere Ausrundung des Spurkranzes derselbe Halbmesser von 16 mm genommen würde, damit eine möglichst grosse Berührungsfläche geschaffen werde. Es wurde hervorgehoben, dass kein Grundsatz für feststehender angenommen werden müsse, als der, dass die Abnutzung der Flächen bei gleitender oder rollender Bewegung der Fläche umgekehrt proportional sei.

Die Folge dieser Anschauungen, denen man sich ohne eingehendere sachliche Erwägung in überwiegender Mehrheit anschloss, war die, dass in den Jahren 1880—1885 die Laufkanten der Schienenköpfe allmählich eine immer mehr zunehmende Abrundung erfuhren.

Die „Engineering News“, deren Darlegungen hier gefolgt wird, führen weiter aus, dass die Forderung der Wagenbauer durch thatsächliche Verhältnisse in keiner Weise begründet war und dass man durch folgerichtige Ueberlegungen zu dem Schluss hätte kommen müssen, dass der oben bezeichnete Uebelstand doch in anderen Dingen liege. Man hätte sich sagen müssen, dass doch alle Räder, und nicht nur ein so geringer Bruchtheil, die ausgelaufenen Spurkränze zeigen

müsse, wenn man richtig kalkulirt habe, denn gleiche Ursachen müssten im vorliegenden Falle gleiche Wirkungen im Gefolge haben. Zweitens hätte erwogen werden sollen, dass bei einer gewissen Anzahl von Drehgestellen die Raddurchmesser nicht genau gleich seien und die Achsen etwas aus dem Winkel ständen. Diesen Punkt, der fast allein die sämmtlichen ausgelaufenen Spurkränze verschuldet, haben sich die Wagenbauer gar nicht überlegt, wie sie überhaupt die Verantwortlichkeit ganz von sich auf die Oberbau-Ingenieure abgewälzt haben.

Drittens aber gibt gegen die Annahme der Wagenbauer den Ausschlag, dass kein einziger streng nachgewiesener Fall vorhanden ist, in dem zwei scharfgelaufene Spurkränze auf derselben Achse liegen. Es hat sich vielmehr herausgestellt, dass wenn die Abnutzung des einen Rades auf den Spurkranz zuweist, sie beim anderen davon abgerichtet ist. Die einzige Ausnahme ist der Fall, dass mehr oder weniger abgenutzte Räder gepaart, d. h. auf dieselbe Achse gesetzt wurden, in der Annahme, dass derartige Räder besser laufen, wenn sie gepaart sind.

Aus dem Angeführten geht hervor, dass die ungleiche Abnutzung der Spurkränze keineswegs allein auf die Schienen zurückzuführen war. Der Einfluss der Schiene hätte sich bei beiden Rädern in gleicher Weise, einmal rechts, einmal links, äussern müssen.

Ein weiterer Punkt wurde übersehen. Wenn ein Eisenbahnwagenrad so über die Schiene rolle, dass bei gleicher Ausrundung an der Schienenkante und am Spurkranz andauernde Berührung dieser Kreisbögen stattfände, so wäre diese nur möglich, indem sich die tiefer gelegenen Punkte aneinander reiben; die reine rollende Bewegung ist auf den Kopf der Schiene beschränkt. Die tiefer gelegenen Punkte bewegen sich schneller, als die auf der Kopffläche rollenden, weil dieselben, obschon mit der gleichen Winkelgeschwindigkeit, doch in einem grösseren Abstande vom Mittelpunkte drehen. Die Vermehrung der Berührungsfläche zwischen Rad und Schiene in der gedachten Weise würde hiernach lediglich darauf hinauslaufen, die rollenden Flächen durch solche zu vermehren, welche aneinander schleifen, in ähnlicher Weise, wie beim Walzverfahren, wo die senkrecht zur Walzenachse stehenden Flächen der Kaliber auf das Walzstück in ähnlicher Weise einwirken. Hierdurch tritt eine zerstörende fräsende Wirkung zwischen beiden Flächen ein. Die Nützlichkeit gleicher Halbmesser an Laufkante und Radkranz ist hiernach keineswegs erwiesen; der Gesichtspunkt besserer Vertheilung der Last auf eine grössere Fläche kommt aber überhaupt nicht wesentlich in Frage; um dies einzusehen, braucht man nur an Brückenauflagerungen und Kugellager zu denken, wo die Einheitsdrucke bisweilen ins Unbegrenzte anwachsen.

Auf diese Punkte hatte seit dem Jahre 1880 niemand aufmerksam gemacht, das allgemeine Bestreben ging vielmehr dahin, der Schienenkante einen Halbmesser von 12—16 cm zu geben, als am 27. März 1885 von einem Ungenannten unter dem Titel: „Die Wagenbauer über Schienenquerschnitte und Abnutzung des Radkranzes“ in der „Railroad Gazette“ eine Mittheilung erschien, in der die oben berührten und noch andere Punkte näher erörtert waren, und die gegen die Theorie der Wagenbauer scharf Front machte. Die Mittheilung schloss mit den Worten: „Da sie — nämlich die von den Wagenbauern erhobene Anforderung — nach den ins einzelne gehenden Darlegungen der Eisenbahnwelt mit dem vollen Nachdruck einer sorgfältig ausgearbeiteten und wohl erwogenen Forderung zur Abstellung eines unerträglichen oder wenigstens grossen Missstandes gestellt worden ist, schien es von Bedeutung, im einzelnen nachzuweisen, dass die Forderung weder von sorgfältiger Erwägung oder Sachlichkeit zeugt, noch vermuthlich sich gründet auf eine thatsächliche oder theoretische Grundlage.“

Nach Ansicht der „Engineering News“ war dies die erste und eine Zeit lang auch die einzige Stimme, die sich gegen die Theorie der flachen Abrundung der Laufkante erhob; nicht, als ob es nicht Ingenieure genug gegeben hätte, die nicht der Anschauung der Wagenbauer huldigten, aber sie nahmen sich nicht die Mühe, Gründe dawider vorzubringen und leisteten hierdurch ihrer weiteren Verbreitung nur Vorschub. Die Pennsylvanische Bahn namentlich trat zu Gunsten sehr grosser Abrundungen ein und ihr Beispiel fand naturgemäss weite Nachahmung; hauptsächlich waren es indessen die Maschineningenieure, welche in dem Sinne wirkten.

Der in der „Railroad Gazette“ erschienene Artikel zog die Aufmerksamkeit der betheiligten Kreise in hohem Grade auf sich und warb mit einem Schlage eine grosse Zahl von Anhängern. Von gegnerischer Seite ist nicht einmal eine Erwiderung auf den, wie sich nachher herausstellte, von dem bekannten Ingenieur Wellington herrührenden Artikel versucht worden. Die dadurch hervorgerufene Schwenkung führte mehr und mehr wieder zu spitzeren Laufkanten, bis schliesslich von den grösseren Bahnen nur noch die Lehighthalbahn übrig blieb, welche die Neuerung, die von ihr selbst übrigens auch ausgegangen war, beibehielt.

Wellington ging nun noch einen wesentlichen Schritt weiter. In der ersten auf die Veröffentlichung seiner Mittheilung folgenden Sitzung des Vereins der Civilingenieure — im Juni 1885 — brachte er einen Antrag ein, einen Ausschuss zu ernennen, der über die „thatsächlichen Beziehungen der Eisenbahn-Wagenräder und Schienen zu einander“ einen Bericht erstatten sollte. Der Vorschlag wurde genehmigt und H. Stanley Goodwin von der Lehighthalbahn zum Vorsitzenden des Ausschusses ernannt. Der Ausschuss legte 1888 einen Vorbericht und 1889 einen Schlussbericht vor, in denen er sich einmüthig zu Gunsten einer verhältnissmässig scharfen Fahrkantenabrundung von 6,3 mm Halbmesser aussprach, ferner für die Lauffläche eine Krümmung von 305 mm und für die untere Kopfabrundung eine solche von 16 mm Halbmesser empfahl. Der Kopf sollte ferner senkrechte Beckenflächen erhalten und im Vergleich mit der Höhe verhältnissmässig breit gewählt werden. Für jede dieser Bedingungen wurden Mehrheitsbeschlüsse herbeigeführt, indem Mitglieder brieflich um ihre Ansicht befragt wurden. Am Schlusse des Berichts sprach sich der Ausschuss dahin aus, dass eine solche Einmüthigkeit hinsichtlich der Form des Schienenkopfes herrsche, dass es wahrscheinlich möglich sein werde, eine abgestufte Reihe von Schienenquerschnitten aufzustellen, die ebenso einmüthige Annahme fänden.

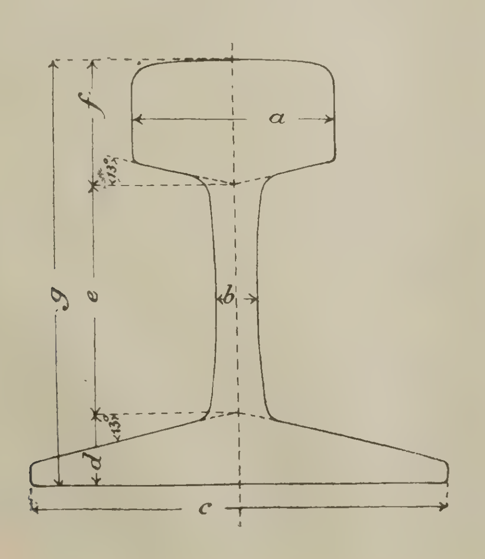
Das Ergebniss der Empfehlungen war im Jahre 1890 die Ernennung eines erheblich stärkeren Ausschusses von 13 anstatt 7 Mitgliedern, um in der angedeuteten Richtung die Sache weiter zu verfolgen. Der Ausschuss verfuhr so, dass jedem Mitgliede aufgegeben wurde, in einem ausführlichen Gutachten seine Ansicht zur Sache darzulegen und eine Reihe von Querschnitten in Vorschlag zu bringen. Das gesammte auf diese Weise erhaltene Material wurde sodann zu einem Vorbericht zusammengestellt, der dem Ingenieurverein am 21. Januar 1891 überreicht wurde. Die Vorschläge der einzelnen Mitglieder, soweit sie von einander abweichen, wurden mit einander vermittelt und so eine Reihe einheitlicher Querschnitte gewonnen. Der Ausschuss hat seinen Bericht in der Geschäftssitzung des Ingenieurkongresses, der in diesem Herbste in Chicago tagte, überreicht und sich somit seiner Aufgabe nach fast dreijähriger Arbeit entledigt. Der Bericht war verhältnissmässig kurz und vertiefte sich nicht in technische Einzelheiten. Die Mitglieder des neuen Ausschusses hatten dem alten nur zum Theil angehört, so dass die Angelegenheit eine wesentlich unbefangene Bearbeitung erfuhr. In Bezug auf die Form des Kopfes gelangte der neue Ausschuss fast genau zu den früheren Ergebnissen, mit der alleinigen Ausnahme, dass die Kopfabrundung von 6,3 auf 8 mm gebracht wurde. Darin lag eine geringe Konzession gegenüber den früheren Anschauungen, die sachlich ohne Bedeutung ist, vielleicht aber der Annahme der aufgestellten Querschnitte etwas förderlich sein dürfte. Forney

spöttelt im „American Engineer“ über diese an sich geringfügige Abweichung. Als früherer Anhänger der grösseren Abrundungen der Laufkanten ist er überhaupt mit den Ausführungen der „Engineering News“, die im übrigen auch, wie ersichtlich, mit den Maschineningenieuren nicht allzu glimpflich verfährt, nicht durchweg einverstanden. Sein Unmuth gipfelt in der folgenden sarkastischen Frage: „Wenn ein Zwölferausschuss gegenüber einem Siebenerausschuss den Laufkanten-Halbmesser um 25 % — von 6,3 auf 8 mm — vergrössert, um wie viel würde er vermehrt worden sein, wenn in dem Ausschuss auch noch fachmännische Maschineningenieure gesessen hätten?“ Unter den Ausschussmitgliedern befand sich, wie Forney rügt, nur ein Maschineningenieur.

Die Profile des Ausschusses beziehen sich auf Schienengewichte von 40 bis 100 Englische Pfund (lbs) auf das Yard, die von 5 zu 5 lbs fortschreiten, oder von 20 bis 50 kg auf das Meter, von 2,5 zu 2,5 kg fortschreitend. Bei allen Querschnitten ist das Material so vertheilt, dass 42 % im Kopfe, 21 % im Stege und 37 % im Fusse der Schiene stecken. Die Gesammthöhe der Schiene ist der Fussbreite gleich. Die Beckenflächen des Kopfes sind, wie bereits erwähnt, einander parallel, die Lauffläche ist etwas gewölbt. Die Unterflächen des Kopfes und ebenso die oberen Flächen des Fusses — welch letztere vollständig geradlinig verlaufen — sind vollkommen symmetrisch gegen die Waagerechte geneigt. Der Neigungswinkel beträgt 13°. Der Steg ist nach der Mitte zu nach einem Kreisbogen, der dem der Kopfwölbung gleich ist, eingeschnürt. An gleichen Profilpunkten stimmen die Abrundungen für alle Querschnitte genau überein; die Abrundungshalbmesser betragen

	in Millimetern
für die Lauffläche des Kopfes	305
„ „ beiden oberen Ecken des Kopfes . .	8
„ „ vier Anschlusspunkte des Steges an Kopf und Fuss	$6\frac{1}{3}$
„ „ beiden unteren Ecken des Kopfes sowie die vier Ecken des Fusses . .	1,6
„ „ Seitenflächen des Steges	305

Die Veränderlichkeit der übrigen Abmessungen ist in der folgenden Tabelle zum Ausdruck gebracht, welche aus dem Englischen Maass und Gewicht in metrisches umgerechnet worden ist. Im Englischen Maass gehen die Abstufungen weiter ins einzelne, als auf den ersten Blick zweckmässig oder nothwendig erscheinen möchte, und so kommen beim Uebergang vom einen zum anderen Querschnitt Maassänderungen vor, welche noch nicht ein halbes Millimeter ausmachen. Hiernach schien es nothwendig, die Maasszahlen in der Tabelle auf Zehntel Millimeter abzurunden. Das bietet gleichzeitig den Vortheil, dass die bei der Abstufung angewendete Gesetzmässigkeit besser zu verfolgen ist.



Gewicht der Schiene auf 1 Yard lbs	Gewicht der Schiene auf 1 lfd. Meter kg	Abmessungen des Schienenquerschnitts (vergl. die vorstehende Abbildung): a) Kopfbreite mm	b) Stegdicke in der Mitte mm	c) Fussbreite mm	Höhe in der Mittellinie des Querschnitts: d) des Fusses mm	e) des Steges mm	f) des Kopfes mm	g) der Gesammtschiene (g = d + e + f = c) mm
40	20	47,6	10,0	88,9	15,9	47,2	25,8	88,9
45	22,5	50,8	10,8	93,7	16,7	50,0	27,0	93,7
50	25	54,0	11,2	98,5	17,5	52,4	28,6	98,5
55	27,5	57,2	12,0	103,2	18,3	55,1	29,8	103,2
60	30	60,3	12,4	108,0	19,4	57,6	31,0	108,0
65	32,5	61,1	12,8	112,7	19,8	60,3	32,6	112,7
70	35	61,9	13,2	117,5	20,6	62,7	34,2	117,5
75	37,5	62,7	13,6	122,2	21,4	64,7	36,1	122,2
80	40	63,5	14,0	127,0	22,2	66,8	38,0	127,0
85	42,5	65,2	14,4	131,8	22,6	69,8	39,4	131,8
90	45	66,8	14,4	136,5	23,4	72,6	40,5	136,5
95	47,5	68,4	14,4	141,3	23,8	75,8	41,7	141,3
100	50	69,8	14,4	146,1	24,6	78,2	43,3	146,1

Die Gesammthöhe der Schiene nimmt nach der Tabelle jedesmal, wenn das Gewicht der Schiene um 2,5 kg wächst, um 4,8 mm zu, ebenso die Fussbreite, da diese mit der Höhe genau übereinstimmt. Die Zunahme der Kopfbreite beträgt bei den Profilen im Gewicht zwischen 30 und 40 kg für jede Stufe 0,8 mm, bei den kleineren Gewichten das Vierfache, bei den grösseren das Doppelte davon. Diese Ungleichheit ist darin begründet, dass die Kopfbreiten bei den am meisten gebräuchlichen Querschnitten möglichst wenig von einander abweichen sollen, während bei den leichteren Profilen, sofern nicht eine schnellere Abnahme eintritt, die Köpfe zu dünn und bei den schwereren, bei ungenügender Zunahme höher werden, als im Interesse einer guten Walzung liegt, für die ein verhältnissmässig niedriger breiter Kopf von Vortheil ist. Ueberdies war es bei den üblicheren Profilen, zwischen 30 und 40 kg wünschenswerth, von denselben so wenig wie möglich abzuweichen.

Die Stegdicke wächst in der obigen Zusammenstellung bis auf die vier letzten Querschnitte, in denen sie unverändert bleibt, fast durchweg um 4 mm, die Fusshöhe nimmt durchgängig um 0,8 mm, die Kopfhöhe um 1,2 bis 1,9 mm zu. Die „Engineering News“ bezweifeln, dass für die Zukunft die grosse Fussbreite der schwereren Profile, bei denen voraussichtlich überwiegend Unterlagsplatten Anwendung finden würden, werde als zweckmässig beibehalten werden.

Aus der Begründung, welche dem Ausschussbericht beigegeben war, ist mehreres hervorzuheben. Es wird darin gesagt, dass die endgültige Feststellung der Tabelle der Mitwirkung zahlreicher Eisenbahnverwaltungen bedurft hat, mit denen ein ausgedehnter Schriftwechsel unterhalten wurde. Am schwierigsten war eine Einigung in betreff der oberen Abrundung der Lauffläche herbeizuführen. Man sah sich schliesslich veranlasst, die Meinung der Oberingenieure aller Bahnen hierüber einzuholen, die mehr als 160 km Strecken im Besitz haben. Aus den eingegangenen 55 Antwortschreiben wurde das bereits angegebene Maass des Halbmessers von 305 mm gezogen. Bei der Feststellung der übrigen Abmessungen ist im Auge behalten worden, dass sich in erster Linie der Querschnitt für die gerade Linie, die den überwiegenden Theil aller Strecken ausmacht, eignen müsse und der Ausschuss glaubt, diesen Zweck vollkommen erreicht und

dabei doch Querschnitte geschaffen zu haben, die sich auch für die Krümmungen gut eignen.

Um eine vollkommene Gleichmässigkeit des Materials bei der Herstellung zu erzielen, hat man im Kopf und Fuss möglichst gleichviel Metall untergebracht. Dadurch kühlt sich das frisch gewalzte Eisen mit der geringsten inneren Spannung ab und die Schiene erleidet nur geringe Verkrümmungen; die Arbeit des Streckens wird dadurch herabgemindert. Bei der Bemessung der Fussbreite wurde im Auge behalten, dass sich der Fuss am schnellsten abkühlt; mit stark zunehmender Breite wird die Schwierigkeit, das Material weit genug zur Seite zu bringen und die Bildung von Blasen zu verhindern, unverhältnissmässig vermehrt.

Die Abnutzung der Schiene ist abhängig von der Dichtigkeit des Gefüges im Kopfe. Es ist daher darauf Bedacht genommen worden, die Kopfform so zu gestalten, dass der Druck bei abnehmender Hitze zu entsprechender Wirkung gelangt.

Eine Minderheit des Ausschusses hat Bedenken geäussert gegen die verhältnissmässig starke Zunahme der Kopfbreite bei den grösseren Querschnitten. Es ist geltend gemacht worden, dass die Schienenköpfe solche Form haben müssten, dass dem Ueberlauf der Räder von einem Querschnitt zum anderen keine Schwierigkeiten geboten werden. Die Breite des Kopfes der 40 kg-Schiene sollte daher für alle Formen, deren Verwendung in Frage kommen würde, im wesentlichen beibehalten werden. Die geringen Abweichungen zwischen der 30 und 40 kg-Schiene werden freilich für verhältnissmässig unschädlich erachtet; von dieser Breite weichen aber die grossen Querschnitte zu erheblich ab.

Es bleibt nunmehr abzuwarten, in welchem Umfange die Absicht des Ingenieurvereins, an die Stelle der verschiedenen Schienenquerschnitte, welche in Nordamerika im Gebrauch sind, einheitliche Formen zu setzen, im Laufe der Zeit der Verwirklichung näher kommen wird. Die „Engineering News" bezeichnen es schon jetzt als gewiss, dass die neuen Querschnitte viel Anwendung finden werden und führten an, dass dieselben thatsächlich von einigen Bahnen bereits vor dem Abschlusse des Berichts in Benutzung genommen worden seien. Vorläufig werden freilich noch Voreingenommenheiten und persönliche Neigungen die allgemeine Einführung vielfach hintanhalten, immerhin werden die den neuen Querschnitten zu Grunde liegenden Prinzipien jetzt bereits ziemlich allgemein anerkannt.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen. Die geschäftsführende Verwaltung hat dieses Verzeichniss — unter Aufhebung des im August 1890 erschienenen Adressenverzeichnisses nebst Nachträgen — neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4005 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 4017 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend feste Decken und Bindetaue an offenen Wagen der Französischen Ostbahn (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 4074 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Adressen der Wagenverwaltungen (abgesandt am 30./11. bis 2./12. d. J.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eisenbahnvorlagen im Oesterreichischen Abgeordnetenhause.

Vom Handelsministerium sind an das Oesterreichische Abgeordnetenhaus folgende Gesetzentwürfe zur Vorlage gelangt, und zwar betreffend:

a) die Erwerbung der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza durch den Staat;
b) den Bau der Eisenbahn Halicz-Ostrow (Tarnopol) mit Abzweigungen nach Brzezany und Podhajce;
c) die Erwerbung der Bahnlinien der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft durch den Staat, sowie die Herstellung der Lokalbahnen Lindewiese-Barzdorf (Heinersdorf) über Niklasdorf-Zuckmantel auf Staatskosten;
d) die Herstellung der Ybbsthalbahn;
e) die neuerliche Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes über die Anlage und den Betrieb von Lokalbahnen.

Endlich ist

f) vom Finanzministerium ein Gesetzentwurf, betreffend die Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes über Gebührenerleichterungen anlässlich der Konvertirung von Eisenbahn-Prioritätsobligationen

eingelangt. Die Begründung dieser Gesetzentwürfe tragen wir demnächst auszugsweise nach.

Das Schreiben des früheren und des gegenwärtigen Handelsministers an die Bahnverwaltungen.

Beide Minister haben aus Anlass ihrer diesfälligen Enthebung bezw. Ernennung mit Berufung auf die bezügliche Kaiserliche Entschliessung an die Bahnverwaltungen Zuschriften gerichtet.

Marquis v. Bacquehem schreibt: „Indem ich aus meinem bisherigen Wirkungskreise scheide, gedenke ich mit vollster Anerkennung der reichhaltigen und von schönen Erfolgen begleiteten Thätigkeit, welche die geehrte Verwaltung in der Behandlung so vieler wichtigen und oft schwierigen Fragen auf dem Gebiete der ihrer Wahrnehmung anvertrauten öffentlichen Interessen mit erprobter Gewissenhaftigkeit und musterhafter Umsicht jederzeit entfaltet hat. Ich kann daher der geehrten Verwaltung für die mir hierdurch in Erfüllung meiner Amtsobliegenheiten fortgesetzt gewährte thatkräftige Unterstützung, sowie für das loyale und fördersame Entgegenkommen, welches ich bei der geehrten Verwaltung in unseren vielfachen dienstlichen Beziehungen stets in so erfreulicher Weise gefunden habe, nur meinen aufrichtigsten und verbindlichsten Dank aussprechen."

Graf Wurmbrand schreibt: „Indem ich die Leitung dieses Ministeriums übernehme, setze ich die geehrte Verwaltung hiervon mit der Versicherung in Kenntniss, dass ich meinerseits der Pflege und Förderung der öffentlichen Verkehrsinteressen stets die vollste Beachtung und angelegentlichste Fürsorge zuwenden werde. Bei Erfüllung der mir in dieser Richtung zufallenden Aufgaben erbitte ich mir auch seitens der geehrten Verwaltung ein bereitwilliges Entgegenkommen und eine wirksame Unterstützung."

Herabsetzung der Frachttarife für den Malzexport.

Das „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Dampfschifff." publizirt die Ermässigung der Tarife für die Verfrachtung von Malz im Verkehrsgebiete des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbandes und des Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes. Die Frachtermässigung wird im Wege der Rückvergütung durchgeführt.

Ertheilung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt und zwar:

a) den Brüdern Kajetan und Richard Pizzighelli in Wien für eine normal- eventuell schmalspurige Lokalbahn von der Station Ustrzyki dolne der Staatsbahnlinie Chyrow-Neu-Zagorz nach Ustrzyki gorne mit einer Abzweigung nach Boberka auf die Dauer von 6 Monaten;

b) der Firma Lindheim & Co. in Wien für eine Fortsetzungslinie der projektirten normalspurigen Eisenbahn Teplitz-Waldthor-Lobositz von Lobositz nach Böhmisch-Leipa auf die Dauer eines Jahres;

c) zum Umbau der Badener Tramway in eine elektrische Bahn durch den Ingenieur Franz Fischer in Wien, als Konzessionär der elektrischen Lokalbahn Baden-Vöslau und gleichzeitig den Baukonsens für die bezüglichen Erd- und Nebenarbeiten.

Ein neuer Oesterreichisch-Russischer Eisenbahnanschluss.

Zu Beginn des Jahres ist zwischen Oesterreich-Ungarn und Russland auf Grund von mündlichen Verhandlungen, welche in Kiew stattfanden, eine Konvention, betreffend den Anschluss des Oesterreichischen und Russischen Eisenbahnnetzes bei Nowosielitza, abgeschlossen worden, welche seither ratifizirt wurde. Diese Konvention hat nun ihre praktische Bedeutung dadurch erhalten, dass die auf Russischem Gebiete gelegene Linie Nowosielitza-Mogilew noch im laufenden Monate eröffnet werden soll. Hierdurch wird die Verbindung der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza bezw. des Oesterreichischen Eisenbahnnetzes mit dem Russischen hergestellt.

Die tarifarischen Wünsche der Oesterreichischen Mühlenenquete.

Das Handelsministerium hat die Beschlüsse der Mühlenenquete an die Direktorenkonferenz geleitet und die Verwaltungen der Oesterreichischen Eisenbahnen eingeladen, diese Beschlüsse im Hinblicke auf den mit Jahresschluss bevorstehenden Ablauf der derzeitigen Begünstigungen für die Mühlenindustrie in wechselseitigem Einvernehmen in eingehende Erwägung zu ziehen und hierüber dem Ministerium zu berichten. Eine Komiteesitzung hat beschlossen, eine Beamtenkommission zunächst mit der Vornahme der nothwendigen Berechnungen zu betrauen. Da indess die eventuelle Durchführung der gewünschten tarifarischen Maassregeln in der Frist weniger Wochen nicht möglich erscheint, haben die Verwaltungen der Oesterreichischen Eisenbahnen die Verlängerung der derzeitigen Begünstigungen für die Mühlenindustrie bis Ende Februar des Jahres 1894 beschlossen.

Zugverspätungen im Monat Oktober d. J.

In jenem Monate kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 211; bei den Personenzügen über 20 Minuten 500; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 108; im ganzen 819. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und aussergewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, Hindernisse auf der Bahn, falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen, mangelhaften Zustand der Bahn, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 95.

Die Wiener Verkehrsanlagen und die Stadtbahn.

Die Kommission für die Verkehrsanlagen hat über das von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen aufgestellte Detailprojekt für die Fortsetzung der Vorortelinie der Stadtbahn von Gersthof bis an die Grenze von Breitensee beschlossen, dieses Projekt behufs Anordnung der politischen Begehung dem Handelsministerium vorzulegen. Weiter beschloss die Versammlung, das Detailprojekt für die Fortsetzung der Gürtellinie der Stadtbahn bis zum Westbahnhofe einem Ausschusse zur Vorberathung zuzuweisen. Für die gegenwärtig zur Vergebung gelangenden Bauloose dieser beiden Bahnlinien wurde ein Kommissionsmitglied ermächtigt, dieselbe dem Bestbieter zu überlassen.

Die Betriebseinnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen im Oktober d. J.

Diese Einnahmen ergaben in jenem Monate im Vergleich zu den Ergebnissen des gleichen Monats des Vorjahres eine Mehreinnahme von 716 227 fl. Hiervon entfällt auf die Staatsbahnen, sowie für diejenigen Linien, welche die Staatsgarantie in Anspruch nehmen, ein Betrag von 654 388 fl. Für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Oktober beziffern sich die Gesammteinnahmen der Staatsbahnen, sowie der im Staatsbetriebe befindlichen Linien mit 65 248 787 fl. das ist um 4 006 014 fl. mehr als in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die Gesammteinnahmen der Staatsbahnen, sowie der die Staatsgarantie in Anspruch nehmenden Linien betragen in derselben Zeit 61 831 779 fl., das ist um 3 736 633 fl. mehr als in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die Staatsbahnen und die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen weisen für Oktober im Vergleiche zu den Ergebnissen des gleichen Monats des Vorjahres im Personenverkehr eine Mehrfrequenz von 216 781 Personen mit einer Mehreinnahme von 78 815 fl., im Güterverkehr eine Mehrbeförderung von 45 078 t mit einer Mehreinnahme von 468 352 fl. aus. Es resultirt somit eine Gesammt-Mehreinnahme von 547 167 fl.

Fortsetzung der Lokalbahn Vinkovce-Brcka.

Sowohl im Oesterreichischen als auch im Ungarischen Abgeordnetenhause wurde von den beiderseitigen Handelsministerien ein Gesetzentwurf eingebracht, welcher die Fortsetzung der Lokaleisenbahn Vinkovce-Brcka von der Station Gunja über die Save nach Brcka zum Gegenstand hat. Es wird darin die Ermächtigung verlangt, dass die Bosnisch-Herzegowinische Landesverwaltung ein Darlehen von 400 000 fl. aufnehme, dessen Verzinsung aus den Landeseinnahmen zu bestreiten ist.

Ergebnisse des Zonentarifes im Personenverkehre der Ungarischen Staatsbahnen.

Die Verwaltung der Ungarischen Staatsbahnen hat den statistischen Bericht über die Betriebsverhältnisse des Personenverkehrs auf ihren Linien für das Jahr 1892 veröffentlicht. Vom Einführungsjahre des Zonentarifes, also von 1888, bis zum Jahre 1892 wuchs die Anzahl der beförderten Personen um 216 % und die darauf erzielte Einnahme um 40 %. In welchem Verhältnisse sich gleichzeitig die Geldausgaben gesteigert haben, ist aus der vorliegenden amtlichen Publikation nicht ersichtlich. Die Länge der Staatsbahnlinien ist in dem angegebenen Zeitraum nur um 11 % gewachsen und auch diese gegenüber der Verkehrssteigerung geringe Verdichtung des Netzes erstreckte sich vorwiegend auf ganz untergeordnete Linien. Reduzirt man die Relativzahlen des Gesammtverkehrs auf die Einheit des Bahnkilometers, so ergibt sich für das Jahr 1892 gegenüber dem Jahre 1888 hinsichtlich der Reisendenanzahl eine Steigerung um 192,1 % (1891: 168,1 %) und bezüglich der Geldeinnahme eine Zunahme um 28,9 (24) %. Welche kolossale Verkehrssteigerung dies bedeutet, wird noch deutlicher, wenn man vergleichsweise erwähnt, dass sich in der Jahresreihe 1888—1891 der Reisendenverkehr für das Bahnkilometer auf den Oesterreichischen und Preussischen Staatsbahnen um rund 34 und auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn um 39 % steigerte, während er bei der Warschau-Wiener Bahn um rund 11 und bei den Holländischen Bahnen um 20 % zurückging.

Ein neuer Personentarif der Ungarischen Staatsbahnen.

Am 1. Januar 1894 tritt eine neue Ausgabe des Personentarifes in Kraft. Die bisherigen Bestimmungen des Zonentarifes bleiben unverändert aufrecht; es werden blos die seit mehreren Jahren successive angeordneten Ausnahmsfälle unifizirt, ferner eine grössere Anzahl von Haltestellen in die Klasse der nächstfolgenden Stationen eingereiht, das heisst im Nachbarverkehre etwas erhöht, andererseits werden aber einige Stationen deklassirt, nämlich in niedrigere Zonen eingereiht. Ferner wird die Gültigkeitsdauer der Fahrkarten der höchsten, nämlich der 14. Zone, blos 24 Stunden betragen und eine Unterbrechung der Fahrt mit diesen Karten nicht mehr zulässig sein.

Rechtzeitige Publikation der Refaktien für das Jahr 1894.

Wie alljährlich wurden die Verwaltungen der Privateisenbahnen von der K. K. Generalinspektion auch jetzt eingeladen, die in Aussicht genommenen Tarifbegünstigungen für das Jahr 1894 rechtzeitig der Administration des Verordnungsblattes zur Publikation einzusenden. Zugleich wurden die Bahnen auf die in der letzten Sitzung des Staats-Eisenbahnrathes vorgebrachte Beschwerde aufmerksam gemacht, dass in den diesbezüglichen Publikationen die vorgeschriebenen Rubriken: „Frachtsatz per 100 kg“ und „Nachlass vom bestehenden Frachtsatze“ auch in solchen Fällen, wo deren Ausfüllung leicht möglich wäre, öfters leer gelassen werden. Es sei daher genau nach der betreffenden Ministerialverordnung vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38 vorzugehen.

Die bisherigen Betriebsergebnisse der grösseren Oesterreichischen Bahnen im Jahre 1893.

Die Oktobereinnahmen dieser Transportanstalten weisen nach den provisorischen Ziffern ausnahmslos ansehnliche Ueberschüsse gegen das Vorjahr auf, wenngleich sie — mit alleiniger Ausnahme der Südbahn — das Niveau des Oktobers 1891 nicht erreicht haben. Ein vergleichender Blick auf die in den ersten 10 Monaten d. J. erzielten Resultate zeigt übrigens dasselbe Bild: beträchtliche Ueberschüsse gegenüber dem Vorjahre, Mindereinnahmen im Vergleiche mit 1891. Die einzige Ausnahme bildet die Südbahn. Für diese Verkehrsanstalt bedeutet das heurige Jahr einen beispiellosen Aufschwung des Verkehrs, infolge dessen die Einnahmen nach dem letzten Wochenausweis bereits um 2 308 000 fl. höher als im Jahre 1891 und um 2 781 000 fl. höher als im Jahre 1892 sind. Die Betriebseinnahmen in den ersten 10 Monaten d. J. betrugen:

Bahnen	1893	gegen 1892	gegen 1891
	Gulden		
Südbahn	35 845 000	+ 2 744 000	+ 2 301 000
Nordbahn	25 529 000	+ 948 000	— 514 000
Staatsbahn	20 026 000	+ 909 800	— 489 000
Nordwestbahn	7 876 000	+ 72 000	— 252 000
Elbethalbahn	5 199 000	+ 230 000	— 136 000

Die Gesammteinnahmen der speziell Böhmischen Bahnen im Monate Oktober gestalten sich im Vergleiche mit demselben Zeitraume des Vorjahres folgendermaassen:

Bahnen	Oktober 1893	gegen 1892
	Gulden	
Aussig-Teplitzer	548 832	— 21 142
Buschtěhrader lit. A.	408 598	+ 6 500
„ lit. B.	482 889	+ 10 200
Böhmische Nordbahn	470 451	+ 12 424
„ Westbahn	365 026	+ 3 191
zusammen	2 275 796	+ 11 173

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Monat Oktober d. J.

In diesem Monate haben vereinnahmt (der Unterschied gegen das Vorjahr ist durch ± ausgedrückt):

a) die Ungarischen Staatseisenbahnen . . . . . 7 092 100 fl. für 1 km 947 fl. (+ 47 378 fl., für 1 km + 6 fl.),
b) die übrigen Haupt- bezw. Privatbahnen . . . 1 431 769 „ für 1 km 1 023 fl. (+ 124 454 fl., für 1 km + 89 fl.),
c) alle Lokalbahnen zusammen . . . . 747 466 „ für 1 km 215 fl. (+ 83 163 fl., für 1 km + 16 fl.).
sämmtliche vorstehend bezeichneten Bahnen . 9 271 335 fl. für 1 km 753 fl. (+ 254 995 fl., für 1 km + 11 fl.).

In den ersten 10 Monaten d. J. haben diese Bahnen vereinnahmt:

a) 63 304 323 fl. (+ 2 510 449 fl.), für 1 km 8 456 fl. (+ 335 fl.)
b) 11 375 603 „ + 272 318 „), „ 1 „ 8 125 „ (+ 195 „)
c) 6 453 761 „ (+ 767 414 „), „ 1 „ 1 879 „ (+ 144 „)
zus. 81 133 687 fl. (+ 3 550 181 fl.).

Die kilometrischen Einnahmen sämmtlicher Ungarischen Eisenbahnen beziffern sich für die ersten 10 Monate d. J. auf 6 618 fl., d. i. + 207 fl. gegen das Vorjahr.

Internationaler Bahnkongress in Budapest.

Dieser von der Direktion der Ungarischen Staatsbahnen einberufene und von 40 ausländischen Bahnen beschickte Kongress befasste sich mit der Förderung des Transports solcher Waaren, die raschem Verderben ausgesetzt sind, wie von Eiern, geschlachtetem Geflügel, frischem Fleisch, Obst, Käse u. dergl. Es wurde die Nothwendigkeit anerkannt, dass solche für das Ausland bestimmte Sendungen aus Ungarn in gewissen internationalen Richtungen mit solchen Gütereilzügen befördert werden, welche sich an die zu diesem Zweck in Verkehr gesetzten Gütereilzüge der Ungarischen Staatsbahn und der Südbahn anschliessen. Vorläufig sind folgende 11 Hauptrichtungen für solche Gütereilzüge von Budapest ab in Aussicht genommen: je 3 nach Delle und nach Avricourt auf verschiedenen Routen, dann je einer nach Köln-Wesslau, Hannover, Dresden-Elsterwerda, Breslau-Berlin und Oderberg-Posen. Die Fahrpläne dieser Gütereilzüge werden einen ständigen Charakter besitzen, damit aus denselben berechnet werden könne, wann die zu einem gewissen Zuge aufgegebene Waare an ihren Bestimmungsort anlangt.

Bahneröffnungen.

a) Am 22. November d. J. fand die Eröffnung der im Eigenthum einer Aktiengesellschaft stehenden, 40,926 km langen Muránythaler Vizinalbahn statt. Dieselbe zweigt von der Station Pelsöcz der Bánreve-Dobsinaer Linie der Königlich Ungarischen Staatsbahnen ab, führt nach Ueberschreitung der hohen Wasserscheide bei Horka in das eigentliche Muránythal und berührt die Stationen Licze-Gicze (12,17 km), Jólsva (20,56 km), Hisnyóvicz (25,21 km), Nagy-Röcze (32,16 km) und Murány (40,93 km). Der Betrieb wird von den Königlich Ungarischen Staatsbahnen, bezw. von deren Betriebsleitung in Miskolcz geführt.

b) Am 23. November d. J. wurde die 77,00 km lange Hauptlinie (Szarvas-Mezöhegyes) und die 5,673 km lange Flügellinie (Kis Szénás-Nagy-Kondoros) der Békes-Csanáder Lokalbahn mit den Stationen: Csaba-Csüd (9,01 km), Kis-Szénás (18,18 km), Nagy-Szénás (29,54 km), Orosháza (42,13 km), Totkomlos (61,68 km), Pitvaros (71,64 km) und Nagy-Kondoros (5,67 km von der Abzweigstation Kis-Szénás), dann mit den Lade- bezw. Haltestellen: Csáko (21,84 km), Pálmatér (26,13 km), Kardoskút (51,33 km) und Nagy-Majláth-Ambrozfalva (66,73 km) dem öffentlichen Verkehre übergeben. Der Betrieb wird von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, bezw. von der Betriebsleitung in Arad für die Eigenthümerin (Aktiengesellschaft) geführt.

Strassenbahn mit elektrischem Betriebe zum Budapester Centralfriedhof.

Diese bisher mit Dampfkraft betriebene Bahnlinie wurde am 29. Oktober d. J. mit elektrischem Betriebe eröffnet.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen: Gleichnamige Stationen Strunkovic.

Die Stationen Strunkovic a/Blanitz an der kürzlich eröffneten Lokalbahn Wodnian-Prachatitz und Strunkovic a/Wolnika an der Lokalbahn Strakonitz-Winterberg werden mehrfach verwechselt. Behufs genauerer Präzisirung der Lage beider Stationen sind daher auf den Frachtbriefadressen die vorstehend angegebenen Zusätze den Stationsnamen beizufügen. Beide Stationen liegen im Kronlande Böhmen; die Station Strunkovic a/Blanitz gehört zum Bezirks-Gerichtssprengel Wodnian der Bezirks-Hauptmannschaft Pisek, dagegen Strunkovic a/Wolnika zum Bezirks-Gerichtssprengel Wolin der Bezirks-Hauptmannschaft Strakonitz.

Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens.

In der am 30. Oktober d. J. abgehaltenen Versammlung des Vereins hielt Herr M. Déri, Direktor der Internationalen Elektrizitätsgesellschaft in Wien einen Vortrag, dessen Thema der elektrische Betrieb von Strassen- und Lokalbahnen bildete.

Herr Déri behandelte diesen Gegenstand vom Standpunkte des Elektrotechnikers und beschäftigte sich im Eingange seines Vortrages mit dem Zwecke, dem die mit Elektrizität betriebenen Bahnen dienen, indem er betonte, dass dieselben sich bisher fast ausnahmslos dem Personenverkehre zuwandten und somit im wahren Sinne des Wortes als Strassenbahnen (Tramways) zu betrachten sind, hingegen die Anwendung des elektrischen Betriebes bei Vollbahnen der Zukunft vorbehalten erscheint.

Ein bemerkenswerther Abschnitt des Vortrages war dem Wesen des elektrischen Betriebes und den Hauptsystemen des elektrischen Bahnbetriebes, d. i. der Betrieb mit direkter Stromzuführung und der Betrteb mit Akkumulatoren, gewidmet. Die erstgenannte Betriebsart, bei welcher die Motorwagen ununterbrochen in leitender Verbindung mit der Centralstation stehen, verglich Redner mit dem Betriebsmodus der Seil- oder Kabelbahnen, den Akkumulatorenbetrieb hingegen, wo die Wagen nicht unmittelbar von der Kraftcentrale abhängig sind, mit der Betriebsart der sogen. „automobilen“ mit komprimirter Luft, überhitztem Dampf und dergl. betriebenen Wagen.

Sodann zog der Redner die durch die direkte Stromzuführung bedingten besonderen elektrischen Konstruktionen an der Bahn in den Kreis seiner Betrachtungen und theilte näheres über die Ausführung der Luftleitungen, unterirdischen Leitungen und Freileitungen im Niveau der Bahn mit. Insbesondere legte derselbe für den Akkumulatorenbetrieb eine Lanze ein, indem er an die Elektrotechniker und Strassenbahninteressenten apellirte, dieser Betriebsart die grösste Aufmerksamkeit zuzuwenden.

In eingehender Darstellung befasste sich sodann der Vortragende mit den Konstruktionsverhältnissen der Elektromotoren, deren Haupttheilen, dem induzirenden und dem induzirten Theile und beleuchtete hierauf die Fortschritte der Technik, indem er ausführte, dass es dieser gelungen sei, die Kapazität der Wagen — ohne besondere Inanspruchnahme der Kraftcentrale — von 18 bis 20 Sitzplätzen auf ein Fassungsvermögen für 50 bis 60 Personen zu erhöhen und mit elektrischen Motorwagen bei einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 14 km, die ausserhalb der Städte auch 48 km beträgt, gewöhnlich jedoch zwischen 16 bis 24 km variirt, Steigungen von 10 % anstandslos zu überwinden.

Das prozentuelle Verhältniss des Nutzeffektes der Kraftübertragung zwischen den Motoren der Centrale und den Wagenachsen bezifferte Herr Déri bei direkter Zuleitung mit 50 %, hingegen beim Akkumulatorenbetrieb mit kaum 40 %, das Verhältniss der Nutzlast zur Totallast bei direkter Zuleitung des Stromes im Durchschnitte mit 41,8 % und bei Akkumulatoren etwa mit 26 %.

Im Anschlusse an die Ausführungen über die grossen Vorzüge des elektrischen Betriebes der Strassenbahnen im Entgegenhalte zu den geringen Nachtheilen dieser Betriebsart, gelangte der Vortragende zur Besprechung der Strassenbahnen in Amerika und theilte mit, dass dort der elektrische Betrieb — insbesondere mit oberirdischer Stromzuführung — einen so erstaunlichen Aufschwung genommen habe, dass gegenwärtig bereits 11 300 km elektrisch betriebene Strassenbahnen bestehen, hingegen in Europa sich nur 66 elektrische Bahnen mit ungefähr 500 km Länge im Betriebe befinden.

Schliesslich möge aus dem interessanten Vortrage noch erwähnt werden, dass Herr Déri in treffender Weise die Anwendung des elektrischen Betriebes auf die projektirte Wiener Stadtbahn nachwies, indem er die erhobenen Einwände in Bezug auf die Leistungsfähigkeit des elektrischen Betriebes für diese Verkehrsanlage, insbesondere, ob diese Betriebsart den für die Wiener Stadtbahn angenommenen Verkehr von 8 bis 10 000 Personen in der Stunde zu bewältigen imstande sein wird, durch die gegenwärtig bestehenden grossartigen Kraftcentralen für den elektrischen Bahnbetrieb, wodurch die Frage der Kraftleistungen als gelöstes Problem zu betrachten sei, sowie mit dem Hinweise auf die ausserordentliche Entwickelung der Leistungsfähigkeit der elektrischen Betriebsmittel entkräftete.

In der folgenden, am 13. Oktober d. J. stattgehabten Vereinsversammlung besprach Herr Ingenieur Anton Schmidt

die von ihm mit der Spur von 76 cm hergestellte Waldbahn in Slatina.

Der Vortragende beleuchtete die eigenartigen Verhältnisse, welche der Konstruktion dieser Bahn, die an eine bestehende Waldbahn mit 1,1 m Spur durch Vermittelung eines Bremsberges von ungefähr 500 m Länge und 144 m Höhenunterschied anschliesst, zu Grunde lagen sowie deren Zweck und Betriebseinrichtungen und hob in seiner Darstellung als leitenden Gedanken das Prinzip hervor, dass bei Einhaltung der grössten Sparsamkeit beim Bau die Berücksichtigung des während des Betriebes zu erzielenden höchsten Nutzeffektes maassgebend sein müsse, um die Rentabilität einer solchen Anlage sicher zu stellen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Programmrede, mit welcher sich das Ministerium Windischgrätz beim Oesterreichischen Reichsrathe einführte, enthält die bestimmte Ankündigung einer zielbewussten wirthschaftlichen Aktion; mit Ernst und Umsicht werde die Regierung die Herstellung einer geordneten Währung anstreben. Die durch diese Erklärungen hervorgerufene allgemeine Befriedigung wurde durch die Ministerkrisen in Italien, Frankreich und Serbien nur wenig abgeschwächt. Diese wurden nämlich im günstigeren Sinne aufgefasst. Die Börse nimmt an, Italien werde seine Finanzen besser ordnen; Frankreich müsse konvertiren und Serbien zähle nicht viel. In Bahnaktien war nur ein schwacher Verkehr. Ein kleines Plus erzielten Nordbahn (2885), Staatsbahn (304,50) deren Ungarische Domänen finanzirt werden sollen; Lemberg-Czernowitz (261,75), welche durch das höhere Agio nur gewinnt, weil sie von der Rumänischen Regierung ihre Einlösungsrente in Gold erhält; endlich Böhmische Westbahn (372), für deren Verstaatlichung die neue Regierung günstiger gestimmt sein soll. Matter waren dagegen: Nordwestbahn (218), Elbethalbahn (237,50) und Südbahn (102,75) ohne besonderes Motiv.

Aus Grossbritannien.

Die Stärke der Englischen Seemacht

bildet den Gegenstand eingehenderer Betrachtungen des „Engineering“, welche die Ueberschrift „eine nationale Gefahr“ tragen. Es heisst darin, dass die Englische Kriegsflotte den Flotten zweier beliebigen Nationen zusammen gewachsen bleiben und daher auf die fremden Nationen stets ein wachsames Auge geworfen und ihre Flottenentwickelung verfolgt werden müsse. In diesem Sinne hätten die vereinten Bestrebungen Frankreichs und Russlands doch wohl noch nicht diejenige Beachtung gefunden, die sie verdienen. Der „Engineering“ untersucht nun auf Grund der zur Verfügung befindlichen Angaben, ob zur Zeit auf die Ausbildung der Englischen Flotte gehörig Bedacht genommen werde. Man dürfe sich nicht damit begnügen, dass man gegenwärtig in Anbetracht, dass das 1889er Programm bald verwirklicht sei, vor Russland und Frankreich einen Vorsprung habe, sondern man müsse auch weiter denken.

Der „Engineering“ gibt — mangels der genauen Unterlagen über Gesammtverdrängung, Panzerung, Bestückung, Bauart — lediglich eine statistische Aufführung aller kriegstüchtigen gepanzerten Schiffe der drei Nationen. Aus der Klassifizirung sind, um für den Vergleich eine richtige Grundlage zu schaffen, alle augenscheinlich veralteten Schiffe ausgeschieden und es ist eine scharfe Grenze gezogen zwischen dem modernen Schlachtschiffe und solchen Schiffen, die infolge veralteter Bauart nur in der Reserve verwendbar sind. Und um vorzubeugen, dass die fremden Nationen unterschätzt werden, sind bei diesen unter den Schlachtschiffen auch solche neuen Panzerschiffe aufgeführt, die für die Zwecke der Küstenvertheidigung vorgesehen oder als gepanzerte Kreuzer bezeichnet sind, die aber in Wirklichkeit als Schlachtschiffe angesehen werden müssen. Hiernach ergibt sich die Flottenstärke der drei Nationen wie folgt:

	England	Frankreich	Russland
I. Schlachtschiffe			
1. frühere Bauarten .	19	17	2
2. neuere „			
a) vorhanden . .	23	5	7
b) im Bau . . .	3	12	8
zusammen	45	34	17
		51	
II. Gepanzerte Schnellkreuzer			
a) vorhanden . . .	9	3	6
b) im Bau	2	5	2
zusammen	11	8	8

Hierbei sind zwei starke Russische Panzerschiffe, sogenannte Küstenvertheidigungsschiffe, der „Admiral Uschakoff“ und der „Admiral Senjavin“, die sich im Bau befinden, nicht eingerechnet, da sie keine eigentlichen Schlachtschiffe sind.

Ein Blick durch die Reihen der Englischen Schiffe stimmt den „Engineering“ keineswegs rosig. Viele können den neuesten Anforderungen gegenüber nicht mehr bestehen, die Panzerung reicht nicht aus — der schwächste Punkt der Englischen Schiffe. Als die Hinterlader längst sich als den Vorderladern überlegen gezeigt hatten, wurden dennoch Vorderlader beschafft und Schiffe, wie die „Inflexible“, „Neptune“, „Dreadnought“, „Ajax“ und „Agamemnon“ haben noch heute Vorderlader. Auch die vorhandenen Hinterlader geben zu Bedenken Anlass und was die Durchschlagskraft der Geschosse anlangt, so sind die Engländer, wie der „Engineering“ hervorhebt, weit zurück; während die Franzosen in dieser Richtung ihre Versuche schon abgeschlossen haben, ist England noch im Versuchsstadium. Was die Küstenschiffe angeht, so sind die Englischen so langsam und so ungenügend gepanzert, dass sie als veraltet bezeichnet werden müssen. Die Russen haben eine ganze Zahl dieser Schiffe von neuerer Bauart; die Franzosen haben freilich eine geringere Anzahl derselben, es befinden sich indessen darunter der „Tonnerre“, „Fulminant“ und „Furieux“ von rund 5500 t und 13 Knoten Geschwindigkeit, jedes mit 2 schweren Kanonen bestückt. Hierzu kommen noch kleinere, mit je 1 Kanone bestückte Französische und Russische Schiffe. Vielleicht der wundeste Punkt ist bei den Engländern nach der Meinung des „Engineering“, dass nicht genügend gepanzerte Kreuzer vorhanden sind zum Schutze der Handelsmarine. Die letzten Schiffe dieser Art stammen aus dem Jahre 1888.

„Die einzige Schlussfolgerung, welche zulässig ist, ist die, dass das gemeinsame Vorgehen von Russland und Frankreich und die verhältnissmässige Unzulänglichkeit unserer gepanzerten Flotte allein eine Quelle nationaler Gefahr sind und der ernstesten Erwägung seitens der Regierung und des Parlaments bedürfen. Wir sind der Gefahr zu nahe, als dass die Prüfung der Angelegenheit noch länger aufgeschoben werden könnte, wenn unsere Flotte zwei anderen Nationen zusammen gewachsen bleiben soll.“

Die Cunarddampfer „Campania“ und „Lucania“,

welche in der letzten Zeit viel Aufsehen gemacht haben — widmete ihnen doch der „Engineering“ nicht weniger als 75 Seiten Zeichnungen und Beschreibungen — haben wiederum die neue Welt der alten näher gerückt. Die „Railroad Gazette“ bringt darüber nähere Mittheilungen.

Am 20. Oktober d. J. hat die „Lucania“ die Reise zwischen Sandy Hook und Daunts Rock nach einer Fahrtdauer von 5 Tagen 13 Stunden und 30 Minuten zurückgelegt, sie brauchte 1 Stunde 25 Minuten weniger als das bisher schnellste Schiff östlicher Richtung. Bis dahin hatte die „Lucania“ die schnellste Erstlingsfahrt, die schnellste Fahrt während dreier und ebenso während fünf auf einander folgenden Tage, ferner die schnellste Fahrt in östlicher sowohl, als in westlicher Richtung zu verzeichnen. An dem genannten Tage aber erreichte die „Campania“ in westlicher Richtung Sandy Hook nach 5 Tagen 13 Stunden und 25 Minuten und schlug damit die „Lucania“ in dem letztaufgeführten Punkte um 20 Minuten. Die angegebene Zeit ist wirkliche Fahrzeit; der Zeitunterschied zwischen Daunts Rock und Sandy Hook, der nahezu 4 Stunden 35 Minuten beträgt, ist dabei nicht berücksichtigt. Die „Lucania“ legte in östlicher Richtung täglich 28, 480, 469, 490, 500, 490 und 348 Knoten, oder zusammen 2805 Knoten von je 1856 m zurück. Unter der Dauer eines Tages ist zu verstehen der Zeitunterschied vom örtlichen Mittag zum nächsten örtlichen Mittag, im Schiffsmeridian gemessen. Da die „Lucania“ im ganzen 65 Längengrade und 15′, die einem Zeitunterschied von 4 Stunden 21 Minuten entsprechen, in 5 Tagen 13 Stunden 30 Minuten durchlaufen hatte, so wurde jeder Tag von 24 Stunden um durchschnittlich 50 Minuten verkürzt, und in westlicher Richtung um ebenso viel verlängert. Eine Tagesfahrt von 500 Knoten in östlicher Richtung in 47° 45′ nördlicher Breite entspricht einem Tageszeitunterschied von 48,8 Minuten und macht nach dem Meridian in östlicher Richtung 517,6 Knoten, in westlicher 535,2 Knoten aus. Die „Campania“ legte in westlicher Richtung täglich 456, 517, 524, 523, 533 und 233, im ganzen 2786 Knoten zurück; man sieht, dass die grösste Tagesleistung der „Campania“ — 533 Knoten — nicht ganz an die grösste Tagesleistung der „Lucania“ — 535,2 Knoten — heranreicht. Das letztgenannte Schiff hat auf seiner letzten Westfahrt 560 Knoten zurückgelegt, während die „Campania“ es über 548 Knoten überhaupt bis jetzt nicht gebracht hat. Die „Lucania“ scheint also schneller zu sein.

Die besten Leistungen sind also:

„Lucania“: 560 Knoten im Tage oder 541,5 Knoten in 24 Stunden westwärts, oder 22,56 Knoten in der Stunde (41,9 km);

„Campania“: 548 Knoten im Tage oder 526 bis 530,5 Knoten in 24 Stunden, d. h. 21,91 bis 22,40 Knoten (40,7 bis 41,6 km) in der Stunde, je nachdem die Fahrt am östlichen oder westlichen Ende zurückgelegt wurde.

Zu bemerken ist, dass das Knotenmaass der Cunardgesellschaft nicht etwa gleichbedeutend ist mit dem Englischen oder Amerikanischen Knotenmaass. Der Englische Knoten hat ebenfalls rund 1 856 m — genau ist er um 0,44 m länger als der der Cunardgesellschaft —, der Knoten der Britischen Admiralität hat rund 1 854 m, der der Nordamerikanischen Küste und Vermessung ebenso viel oder richtiger 7 cm mehr.

Die Schiffe durchlaufen zwischen den Endpunkten 2 563 bis 2 864 Knoten; da der geradeste Weg nur 2 526 Knoten misst, so ist der wirklich durchfahrene Weg um 1,3 bis 13 $\frac{3}{0}$ grösser als der kürzestmögliche. Dieser Umstand ist auf nothwendige Ausweichungen und auf die vorkommenden Eisberge zurückzuführen. In dieser Beziehung ist die Fahrt westwärts nach der den Segelschiffern gegebenen Regel viel kürzer als die Fahrt in östlicher Richtung und vom Juli bis Januar wiederum kürzer als vom Januar bis Juli.

Interessant ist, dass die beiden Schiffe, „Lucania“ und „Campania“, thatsächlich genau nach denselben Plänen gebaut sind, sodass selbst für den schärfsten Beobachter Unterschiede nicht wahrnehmbar sind.

Die Gesellschaftswagen der Midlandbahn

sollen, wie berichtet wird, zurückgezogen werden, da sie in den letzten Jahren kaum benutzt worden sind und daher der Gesellschaft nur Verluste bereitet haben. Zuschläge wurden für diese drawing-room cars nicht erhoben, Andererseits sind die Schlaf- und Speisewagen der Gesellschaft gut besucht gewesen.

Die City- und Südlondonbahn

hat neuerdings Aenderungen in ihren Tarifen eintreten lassen, die nicht gerade sehr angenehm empfunden werden. Man hat für Zeiten besonders starken Verkehrs, wie beispielsweise für die cricket-Spiele im Kensington Oval höhere Fahrpreise gefordert, als für die gewöhnliche Beförderung. Diese Maassnahme wird von vielen Seiten als eine verfehlte desshalb bezeichnet, weil sie geeignet sei, viele Fahrgäste den Strassenverkehrsmitteln wieder zuzuführen. Die Strassenbahnen erheben für die Strecke von der Blackfriarsbrücke bis nach dem Kensington Gate nur 1 d. Was den Bahnbetrieb an sich anlangt, lässt derselbe in keiner Beziehung mehr etwas zu wünschen übrig.

Die Zahl der Lokomotiven der wichtigsten Englischen Bahnen

bezifferte sich nach einer von Clement E. Stretton aus den amtlichen Veröffentlichungen ausgezogenen Zusammenstellung Ende 1892 wie folgt:

Bahn	Zahl der Lokomotiven	Bahn	Zahl der Lokomotiven
Nordwestbahn	2 712	Südostbahn	378
Mittellandbahn	2 172	Glasgow u. Südwestbahn	313
Westbahn	1 690	London, Chatham u. Doverbahn	210
Nordostbahn	1 560	Taff Valebahn	190
Lancashire und Yorkshire	1 171	Grosse Süd- u. Westbahn (Irland)	178
Nordbahn	949	Nord Staffordshire	138
Ostbahn	928	Grosse Irische Nordbahn	137
Manchester, Sheffield und Lincolnshire Bahn	708	Furnessbahn	123
Caledonische Bahn	696	Irische Westmittellandbahn	114
Nordbritische Bahn	692	Nordlondonbahn	104
Südwestbahn	598	Hochlandbahn	100
London, Brighton u. Südküstebahn	417		

Aus Frankreich.

Geldbewilligung für Ergänzungsbauten.

Nach dem Gesetz vom 20. November 1883 muss der Betrag, welchen der Minister der öffentlichen Arbeiten für Ergänzungsbauten bewilligen kann, alljährlich durch das Finanzgesetz bestimmt werden. Verschiedentlich haben nun die Haushaltsausschüsse der Abgeordnetenkammer und des Senats die Regierung auf die bedeutenden Lasten aufmerksam gemacht, welche die Ausgaben dieser Art für den Staatsschatz ergeben, wenn es sich um Gesellschaften handelt, welche die Zinsengewähr des Staatsschatzes in Anspruch nehmen. Es würde thatsächlich eine wirkliche Gefahr für die Staatsfinanzen entstehen, wenn man die Anleihen, welche die Gesellschaften zum Zweck von Ergänzungsbauten abschliessen, ins Ungemessene anschwellen lässt und es ist unerlässlich, dass der Minister imstande ist, eine genaue Aufsicht über derartige Ausgaben auszuüben. Er hat ans diesem Grunde die Eisenbahngesellschaften durch Rundschreiben vom 4. November d. J. angewiesen, ihm bis zum 25. November jeden Jahres eine Uebersicht der genehmigten Ergänzungsbauten, welche sie im nächsten Jahre auszuführen gedenken, zu unterbreiten und dabei für jede Arbeit die Gründe, aus denen sie glaubt, die Ausführung nicht verschieben zu dürfen, anzugeben.

Der Minister wird diese Angaben durch die Staats-Aufsichtsbeamten des Eisenbahnbetriebes prüfen und auf Grund dessen die Uebersicht der alljährlich auszuführenden Ergänzungsbauten aufstellen lassen. Demzufolge hat er gleichzeitig die Generalinspektoren des Staats - Aufsichtsdienstes angewiesen, bei Prüfung der vorgeschlagenen technischen Anordnungen mit peinlichster Wachsamkeit nicht allein darauf zu achten, ob man keine billigeren wählen kann, sondern auch darauf, ob die auszuführende Arbeit überhaupt zweckmässig ist. Wenn diese Prüfung ergeben sollte, dass diese Arbeit nicht einem dringenden Bedürfniss entspricht, so haben die Aufsichtsbeamten die Vorschläge der Gesellschaften mit einer Begründung ihrer Ablehnung an den Minister zurückzureichen, ohne dass sie in diesem Falle die Anordnungen vom technischen Standpunkt aus zu erörtern brauchen.

Frachtermässigung für Futtermittel.

An den Minister der öffentlichen Arbeiten ist von der Berufsgenossenschaft der Getreidehändler der Antrag gestellt worden, dass die Anwendungsfrist der von den Eisenbahngesellschaften für Beförderung von Futtermitteln bewilligten Frachtermässigungen (vergl. Nr. 55 S. 533 d. Ztg.) bis zum 30. Juni 1894 verlängert werde. Da diese Maassregel von grossem Interesse für die Landwirthschaft ist, so hat der Minister durch Rundschreiben vom 13. November d. J. den Eisenbahngesellschaften nahegelegt, die Anwendungsfrist dieser Ermässigungen, die sonst am 1. Januar 1894 ihr Ende finden würden, bis zum 1. April 1894 zu erstrecken.

Die Wirkung der Tarifermässigung im Personen- und Eilgutverkehr.

Das „Journal des transports“ sucht in einem Aufsatze nachzuweisen, dass die am 1. April 1892 in Kraft getretene Ermässigung der Personen- und Eilguttarife auf die Geldergebnisse keine allzu glänzende Wirkung ausgeübt hat. Nach diesen Ausführungen sind in den letzten 9 Monaten des Jahres 1892 30 128 053 Personen mehr befördert worden als im gleichen Zeitraume des Vorjahres. Da aber die gewöhnliche Zunahme von Jahr zu Jahr etwa 10 Millionen Personen beträgt, so hätte man auch ohne die Ermässigung in den fraglichen 9 Monaten eine Zunahme von 8 Millionen erwarten können und es seien nur 22 Millionen auf Rechnung der Ermässigung zu setzen. Die Betriebseinnahmen der 7 grossen Netze einschliesslich der dem Staate gehörigen Steuer sind in den letzten 9 Monaten von 1892 um 21 262 496 Frcs. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres zurückgegangen; nach Abzug der Steuer ergibt sich dagegen eine Vermehrung von 6 707 077 Francs. Da indessen in Frankreich im allgemeinen von jedem Eisenbahnreisenden ein Betrag von durchschnittlich 1,50 Frcs. bezahlt wird, so hätte ohne die Ermässigung die wahrscheinliche Zunahme der beförderten Personen um 8 Millionen eine Mehreinnahme von 12 Millionen Francs ergeben. Aber selbst die Mehreinnahme von 6 707 077 Frcs. kann noch nicht als unverkürzter Gewinn betrachtet werden; denn die Mehraufwendungen für Besoldungen, die Zinsen und der Tilgungsbetrag des auf Anlagen und Betriebsmittel mehr verwendeten Anlagekapitals betrugen 1892 nach den Geschäftsberichten 15 Millionen Francs und 5 Millionen müssten davon von der Mehreinnahme von 6 707 077 Frcs. in Abzug gebracht werden.

Elektrischer Eisenbahnbetrieb.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Bergbau-Oberingenieur Wickersheimer auf ein Jahr mit der Aufgabe betraut, die Frage bezüglich des elektrischen Betriebes der Eisen- und Strassenbahnen zu untersuchen und darüber Bericht zu erstatten.

Das „Journal des transports“, das den Minister Viette schon seit längerer Zeit in heftiger Weise angreift, begleitet diese Mittheilung mit der boshaften Bemerkung, dass der Minister seinem Parteigenossen, der früher radikaler Abgeordneter war, aber bei der letzten Wahl durchgefallen ist, lediglich eine vorläufige Versorgung habe schaffen wollen.

Der Ausstand der Strassenbahnbediensteten in Marseille.

Anfangs Oktober dieses Jahres stellten die Bediensteten der „Société générale française de tramways“ die u. a. die Strassenbahnen von Marseille betreibt, die Arbeit ein und verlangten Lohnerhöhung. Die Gesellschaft liess sich auch sofort bereit finden, den Angestellten eine Lohnerhöhung von 10 Cts. täglich und Verkürzung der Arbeitszeit zu bewilligen. Nachdem sie sich ihren Bediensteten gegenüber fest verpflichtet hatte, wandte sie sich an den Gemeinderath mit dem Verlangen, nun auch ihre Lasten zu ermässigen, namentlich die Abgabe von 2,25 % der Betriebseinnahmen. Da der Gemeinderath dies verweigerte, verschob auch die Gesellschaft die Ausführung ihrer Versprechungen und mit 149 von 208 Stimmen beschlossen die Bediensteten den Ausstand, der am 5. November d. J. begann, den Verkehr fast vollständig lahm legte und das Eingreifen der Gendarmerie und Polizei zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung nöthig machte. Der Bürgermeister von Marseille hat in einem Schreiben die Frage des Verfalls der Konzession aufgeworfen; man müsse der Gesellschaft den gegenwärtigen Stand der Sachen zur Last legen, da sie die freiwillig übernommenen Versprechungen nicht erfüllt hat. Diese Zufälle könnten weder als ein gewöhnlicher Ausstand, noch als ein Fall höherer Gewalt angesehen werden. Der Präfekt hat die Vermittelung in der Angelegenheit übernommen.

Bücherschau.

Traité des chemins de fer d'intérêt local (Chemins de fer à voie étroite, tramways, chemins de fer à crémaillère et funiculaires) von G. Humbert, Brücken- und Strassenbau-Ingenieur — Verlag von Baudry & Cie. in Paris — Preis 20 Frcs. Das Werk zerfällt in 6 Theile, von denen der erste allgemeine Betrachtungen enthält und besonders die Geschichte der Lokalbahnen, die Lokalbahn-Gesetzgebung, ihren Nutzen, die verschiedenen Bau- und Betriebsarten und die Spurweite behandelt. Der zweite Theil (Unterbau) behandelt die Trasse, Erdarbeiten, Kunstbauten, Einfriedigungen und die Kosten. Der dritte Theil (Oberbau) behandelt das Geleise nebst Zubehör, die Stationen, den voraussichtlichen Verkehr, die Signale und die Kosten. Der vierte Theil (Fahrbetriebsmittel) behandelt die Personen- und Güterwagen, den Zugwiderstand und die Belastung der Lokomotiven, die verschiedenen Lokomotivarten, die Dampfwagen und die Anlagekosten einer Schmalspurbahn. Der fünfte Theil (Betrieb) behandelt den technischen Betrieb und den Verkehrsdienst, die Umladung, Fahrkarten- und Eilgutsteuer und die Betriebskosten. Der sechste Theil (Aussergewöhnliche Bahnen) behandelt die Zahnrad- und Seilbahnen. In den Anlagen werden verschiedene Urkunden über Schienenabnutzung, Schienenlegung, Umladekosten, Einführung von Schmalspurgeleisen in Vollspurbahnen sowie die hauptsächlichsten Lokalbahn-Gesetze und Verordnungen mitgetheilt.

Todtenschau.

Der Ingenieur der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, Paul Jousselin, Präsident der Gesellschaft der Civilingenieure, ist im Alter von 63 Jahren gestorben. Er ist durch Erfindung elektrischer Apparate sowie durch Einrichtung der Eisenbahnabtheilung der Weltausstellung von 1889 bekannt geworden.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Die Novemberversammlung des Vereins fand am 14. unter dem Vorsitze des Herrn Geheimen Ober-Regierungsrath Streckert statt. Der Abend wurde in der Hauptsache durch die Besprechung der eingegangenen Frage ausgefüllt: „Ist der elektrische Betrieb auf den Haupteisenbahnen oder auf einzelnen derselben technisch durchführbar und zweckmässig, bejahenden Falls in welcher Weise?“ Herr Geheimer Ober-Baurath Stambke gibt die Möglichkeit zu, dass der elektrische Betrieb bei Hauptbahnen, die ein abgeschlossenes, von den übrigen Bahnen getrenntes Netz darstellen, zweckmässig sein könne, ist aber bei allem Wohlwollen, das heutzutage ein jeder der Elektrotechnik entgegenbringt, zu der Ueberzeugung gelangt, dass auf den bestehenden Eisenbahnen, welche Schnellzug-, Personenzug-, Güterzug-, Rangir- und Anschlussverkehr haben, der elektrische Betrieb weder technisch noch wirthschaftlich rathsam sei. Für den internationalen Betrieb und für militärische Zwecke ist ein Bahnbetrieb mit elektrischer Zuleitung kaum denkbar. Die Anordnung dieser Stromzuführungen würden internationale Vereinbarungen bedingen, und die Wahrscheinlichkeit, dass diese gelingen, wäre zu bezweifeln. Herr Stambke betont die Schwierigkeit, welche die Anordnung der Stromzuführung in technischer Beziehung bietet. Diese Schwierigkeit wächst mit den Ansprüchen an die Geschwindigkeit, die aber gerade bei elektrisch betriebenen Bahnen als ein grosser Vorzug hervorgehoben wird. Die Heilmann'sche elektrische Lokomotive, mit welcher jetzt in Frankreich Versuche gemacht werden sollen, ist eine Vereinigung von Kraftstation, Leitung und Motor. Der Betrieb mit dieser Lokomotive setzt keine besondere Stromzuführung voraus. Die Lokomotive ist aber so schwer wie eine Dampflokomotive von gleicher Leistungsfähigkeit, hat also in der Beziehung keine Vorzüge; der Motorenbetrieb beseitigt aber die schlingernden Bewegungen und infolge dessen hält der Erfinder die Lokomotive zur Erreichung ungewöhnlich grosser Geschwindigkeiten für geeignet. Wird ein Bedürfniss ungewöhnlich grosser Geschwindigkeiten anerkannt, so kann die Heilmann'sche Lokomotive ihre Berechtigung haben. Der Kurvenradius der Bahnen setzt jedoch der Geschwindigkeit eine natürliche Grenze und die gegenwärtig bestehenden Bahnen sind nach ihrer Bauart für so grosse Geschwindigkeit wie 140—240 km nicht geeignet. Es wird sich aber niemand finden, der Geld zur Erbauung von Bahnen, welche eine so grosse Geschwindigkeit zulassen, hergibt. Herr Bau- und Betriebsinspektor a. D. Kolle, Direktor der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, schliesst sich dieser Darlegung an, meint aber, dass die Frage wegen Einführung des elektrischen Betriebs auf Hauptbahnen nicht wieder von der Tagesordnung verschwinden werde, wenngleich zugegeben werden müsse, dass nach dem gegenwärtigen Stande der Elektrotechnik, und dieser käme doch zunächst nur in Frage, die Einführung des elektrischen Betriebs technisch reif und wirthschaftlich nützlich sei bei den Hauptbahnen vom Charakter der Stadt- und Vorortbahnen und bei dem Betriebe langer Tunnel und Tunnelrampen. Auch für Anschlussgeleise einzelner Etablissements an Hauptbahnen könne der elektrische Betrieb nützlich sein, wenn elektrische Energie im Betriebe des Etablissements zur Verfügung stände. Die Frage des elektrischen Betriebs von Hauptbahnen ist schon vor etwa 2 Jahren in Amerika angeregt und eine Sachverständigenkommission hat bestimmte Grundzüge aufgestellt, welche für die Lösung des Problems als Anhalt dienen sollten. Man hat in Amerika die Einführung des elektrischen Betriebs auf einer der grossen Ueberlandlinien ernstlich erwogen und auch den Rath einer Deutschen Firma dazu eingeholt. Das Projekt ist nicht zur Verwirklichung gelangt, wie vorauszusehen war, da die für den elektrischen Betrieb maassgebende erste Voraussetzung des Bedürfnisses häufiger Verkehrsgelegenheit nicht vorlag und unter diesen Umständen die Einrichtung in keinem angemessenen Verhältnisse zu den Betriebsleistungen stand.

Bei der weiteren Besprechung der Frage betheiligten sich hauptsächlich Herr Eisenbahndirektor Bork, der für die stetige Verfolgung des Gedankens der Einführung des elektrischen Betriebs auf Hauptbahnen sich aussprach, Herr Regierungsbaumeister Glaser, welcher eine Beschreibung der Heilmann'schen Lokomotive gab und Herr Bauinspektor Leissner.

Sodann sprach Herr Geheimer Ober-Regierungsrath Bormann über die von Herrn Perl erdachte und versuchsweise zwischen Mahlow und Marienfelde hergestellte Einrichtung zur elektrischen Signalisirung zwischen Station und fahrender Lokomotive.

In üblicher Abstimmung wurden als Vereinsmitglieder aufgenommen: Herr Regierungs-Baumeister Winter als einheimisches Mitglied, Herr Regierungs-Baumeister Franz Reimherr in Altena i. W. als auswärtiges Mitglied.

Nachruf

Ober-Maschinenmeister H. Nollau †.

Am 23. November d. J. verstarb nach längeren Leiden zu Hamburg einer der Pioniere des Deutschen Eisenbahnwesens, Herr Ober-Maschinenmeister a. D. H. Nollau im 72. Lebensjahre.

Nach Absolvirung des Polytechnikums zu Dresden trat er zunächst bei der Leipzig-Dresdener Eisenbahn in Dienst und folgte 1844 einem Rufe der Altona-Kieler Eisenbahn als Maschinenmeister. Dieser Verwaltung hat er 40 Jahre hindurch sein Können und Wollen gewidmet. Bei Verstaatlichung dieser Bahn zog er sich am 1. Juli 1884 in den wohlverdienten Ruhestand zurück. Der Verblichene war in den weitesten Kreisen durch seine Kenntnisse und Erfahrungen hochgeschätzt und geachtet, ein Vater seiner Untergebenen, für deren Wohl er unverdrossen sorgte. Nollau gehörte mit zu den Gründern des Vereins Deutscher Eisenbahntechniker im Jahre 1850. Er war der erste, welcher die Nothwendigkeit der Gegengewichte in den Treib- und Kuppelrädern der Lokomotiven nachwies und deren Berechnungen aufstellte. Unermüdlich arbeitete Nollau an der Vervollkommnung der Betriebsmittel und der maschinellen Einrichtungen der Eisenbahnen.

Seine Verdienste darum sind vielfach gewürdigt worden. Auch Heusinger v. Waldegg sprach ihm in seinen Werken seine Anerkennung aus. B.

Berichtigung.

In dem in Nr. 91 d. Ztg. abgedruckten Aufsatze: „Die Lokalbahn von Neustadt a. d. Saale nach Königshofen im Grabfeld“ befindet sich auf S. 859 in Zeile 2 Spalte 8 von oben ein sinnstörender Druckfehler, indem es dort statt „Ansetzen“ — „Umsetzen“ heissen sollte.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung auf der schmalspurigen Sekundärbahn Hetzdorf-Eppendorf. Am 1. Dezember d. J. wird die von der neu errichteten Haltestelle Hetzdorf der Bahnlinie Flöha-Reitzenhain abzweigende 9,8 km lange schmalspurige Sekundärbahn Hetzdorf-Eppendorf dem allgemeinen Verkehre übergeben werden. Der Betrieb erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom Jahre 1892, sowie der für den Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements und Spezialbestimmungen. Die neue Linie enthält ausser der Anschlusshaltestelle Hetzdorf die Haltestelle Leubsdorfer Hammer, die Haltepunkte Metzdorf, Lössnitzthal und Gersberg und den Endbahnhof Eppendorf.

Die Tarife für die Personen- und Gepäckbeförderung werden auf den Verkehrsstellen ausgehängt. Die Tarife für den Güter- und Viehtransport sind in den „Besonderen Bestimmungen und Tarifen“ für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren etc. auf der genannten Bahnlinie enthalten.

Dresden, den 27. November 1893. (2606)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Betriebseröffnung auf der schmalspurigen Sekundärbahn Herrnhut-Bernstadt. Am 1. Dezember d. J. wird die von der Station Herrnhut der Bahnlinie Löbau-Zittau abzweigende 10 km lange schmalspurige Sekundärbahn Herrnhut-Bernstadt dem allgemeinen Verkehre übergeben werden.

Der Betrieb erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom Jahre 1892, sowie der für den Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements und Spezialbestimmungen.

Die neue Linie enthält ausser dem Anschlussbahnhofe Herrnhut die Haltestellen Cunnersdorf a. d. Eigen, Oberrennersdorf und Berthelsdorf bei Herrnhut, die Haltepunkte Niederrennersdorf und Niederstrahwalde und den Endbahnhof Bernstadt. Die Tarife für die Personen- und Gepäckbeförderung werden auf den Verkehrsstellen ausgehängt.

Die Tarife für den Güter- und Viehtransport sind in den bei allen Güterexpeditionen käuflich zu erlangenden „Besonderen Bestimmungen und Tarifen“ für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren etc. auf der genannten Bahnlinie enthalten.

Dresden, am 28. November 1893. (2607)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

---

2. Güterverkehr.

Deutsch-Russischer Flachs- und Hanftarif vom 1/13. April 1893.

1. Die Bezeichnung der Kursk-Kiewer Eisenbahn ist in „Kiew-Woronescher Eisenbahn“ abzuändern.

2. Vom 16. Januar 1894 neuen Stils ab werden die Frachtsätze der in der Tariftabelle 1a enthaltenen Stationen Nowosybkow, Klinzy, Unetscha, Potschep, Brjänsk der Polässjebahn, Orel, Karatschew der Orel-Witebsker Bahn, Terechowka, Snowskaja, Bachmatsch der Libau-Romnyer Bahn, Bogoduchow der Charkow-Nikolajewer Bahn sowie von sämmtlichen Stationen der Orel-Gräsibahn, Liwnybahn, Moskau-Kursker Bahn, Kiew-Woronescher Bahn und Kursk-Charkow-Asower Bahn für den Verkehr nach den in der Tariftabelle 1b enthaltenen Stationen Danzig lege Thor, Danzig Olivaer Thor, Danzig Weichselbahnhof und Neufahrwasser aufgehoben.

Bromberg, den 25. November 1893. (2608)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. Dezember d. J. treten im **Bromberg-Sächsischen Verbande** zwischen der Station Carwitz und Dresden-Neustadt Leipziger und Schlesischer Bahnhof für den Bahnweg über Stettin-Berlin-Röderau neue Frachtsätze für die Beförderung von Vieh in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 24. November 1893. (2609)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 5. Dezember d. J. treten für den Güterverkehr zwischen den Stationen Wolfsgefärth und Mülhausen i/Elsass direkte Frachtsätze in Kraft, welche nach Maassgabe der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle auf Grundlage einer Entfernung von 681 km berechnet werden.

Erfurt, den 26. November 1893. (2610)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn - Güterverkehr Köln (rechtsrh.)-Breslau. Am 1. Dezember d. J. tritt zum Staatsbahn-Gütertarife Köln (rechtsrh.)-Breslau der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält ausser Berichtigungen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, des Ausnahmetarifes für Getreide sowie Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Malz von mehreren Stationen des Direktionsbezirks Breslau nach einigen Stationen des Direktionsbezirks Köln rechtsrh. und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Die Erweiterungen bezw. Aenderungen des Kilometerzeigers sind veranlasst durch die Aufnahme neuer Stationen sowie durch die nothwendig gewordene Neuberechnung von Entfernungen für bereits aufgenommene Stationen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Stationskassen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 28. November 1893. (2611)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil III, Heft 2. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 wird die Station Freiberg i/Sachsen (Sächsische Staatsbahn) in den Ausnahmetarif Nr. 1a (für Getreide etc.) mit dem Schnittsatz von 4,14 *M.* für 100 kg einbezogen.

Breslau, den 26. November 1893. (2612)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (linksrh). Am 1. Dezember d. J. gelangt zum Gütertarif für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag X zur Einführung.

Ausser einigen sonstigen Aenderungen und Ergänzungen enthält derselbe Entfernungen für die neu aufgenommene Station Lommersweiler sowie anderweite theils erhöhte Entfernungen für die Stationen Köln Ehrenfeld (bisher Ehrenfeld), Köln Eilgutabfertigung, Köln Gereon, Köln Longerich (bisher Longerich), Köln Nippes alter Bahnhof (bisher Nippes alter Bahnhof), Köln Nippes Hauptwerkstätte (bisher Nippes Centralwerkstätte), Köln Rheinstation, Köln Süd und Köln Thürmchen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch). Die erhöhten Entfernungen treten, ausgenommen im Verkehre mit Frankfurt a/M. Staatsbahnhof, Frankfurt a/M. Sachsenhausen Staatsbahnhof, Hanau und Höchst a/M., erst mit dem 15. Januar 1894 in Kraft.

Der Nachtrag ist bei den Güter- und Eilgutabfertigungsstellen erhältlich, woselbst auch nähere Auskunft ertheilt wird. (2613)

Frankfurt a/M., den 28. November 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Dezember d. J. treten für die Beförderung leerer in gewöhnlichen Güterwagen zurückgehender Bierfässer — Ausnahmetarif 14b des Tarifheftes 2 — zwischen Pilsen und Leipzig, Bayer., Dresdner, Berliner und Thüring. Bhf. ermässigte Frachtsätze in Kraft, die von den genannten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 29. November 1893. (2614)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Zum Kilometerzeiger für den Lokalgüterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. April 1888 ist mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. der Nachtrag XVI erschienen.

Er enthält u. a.:

1. anderweite und neue Entfernungen für die Stationen Amerika, Borna, Breitenborn, Breitingen, Frauendorf, Frohburg, Geithain, Geringswalde, Hartha b. Waldheim, Hopfgarten i/S., Kieritzsch, Köttwitzsch, Langenleuba, Lastau, Lausigk, Lauterbach-Steinbach, Lobstädt, Lunzenau, Narsdorf, Otterwisch, Penig, Rochlitz, Rochsburg, Tautenhain, Trebanz-Treben, Wechselburg und Wolkenburg,
2. für Antonsthal, Connewitz, Dölau und Hetzdorf b. Oederan, ferner
3. neue Entfernungen für Grosscotta und
4. Entfernungsänderungen.

Diese Aenderungen und Ergänzungen gelten zu 1 und 4 vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Waldheim-Rochlitz, zu 2 vom 1. Dezember 1893 an und zu 3 vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Pirna-Grosscotta.

Abdrücke des Nachtrags können durch die Sächsischen Stationen bezogen werden.

Dresden, am 28. November 1893. (2615)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Schmalspurige Eisenbahnlinien Taubenheim-Dürrhennersdorf und Döbeln (Grossbauchlitz) - Mügeln - Oschatz, Mügeln-Nerchau-Trebsen und Oschatz-Strehla. Zu den besonderen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf den obenbezeichneten schmalspurigen Eisenbahnlinien sind die Nachträge I bezw. II erschienen, die durch unsere Stationen bezogen werden können.

Diese Nachträge gelten vom 1. Dezember d. J. an und enthalten u. a. Aenderungen und Ergänzungen der Frachttarife der Uebergangsstationen für den Verkehr mit der Hauptbahn.

Dresden, am 28. November 1893. (2616)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Zucker aller Art, welcher Schweizerischerseits zum Eingang in die Schweiz verzollt wird, werden mit Wirkung vom 1. Dezember d. J. von Grossgerau nach Basel Bad. Bahnhof ermässigte Ausnahme-Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilt unser Güter-Tarifbüreau sowie die Güterverwaltung Basel.

Karlsruhe, den 28. November 1893. (2617)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarife für Malz von den Schlesischen Malz-Versandstationen des Direktionsbezirks Breslau. Am 15. Januar 1894 treten erhöhte Ausnahme-Frachtsätze für Malz von den Stationen Cosel-Kdrz., Gr.-Peterwitz und Schoppinitz R. O. U. E. nach verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Hannover und von Woinowitz nach Braunschweig Ostbhf. (Direktionsbezirk Magdeburg) in Kraft.

Die erhöhten Sätze sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und dem Verkehrsbüreau hierselbst zu erfahren.

Breslau, den 27. November 1893. (2618)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. November 1893 ist für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München andererseits ein neuer Tarif zur Einführung gebracht worden, wogegen der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1893 sammt Nachtrag I hierzu gleichzeitig ausser Kraft gesetzt wurde.

München, am 25. November 1893. (2619)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahn - Verband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. (Theil VI Heft Nr. 1.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, frischem und getrocknetem, in Ladungen von 10000 kg zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen, sowie der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linien) einerseits und Stationen der K. Württemb. Staatseisenbahnen, der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckar-Eisenbahn, der Kgl. Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. und der Kgl. Eisenbahndirektion (linksrh.) in Köln andererseits zur Einführung.

Der Preis dieses Tarifes beträgt 50 ₰ oder 25 kr. Oesterr. Währung für das Stück.

München, im November 1893. (2620)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband; Tarif Theil V Heft 2 vom 1. April 1893 (Böhm.-Bayerischer Kohlenverkehr). Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1893 wird die neu eröffnete Station Radnitz der K. K. priv. Böhm. Westbahn in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen.

Für Radnitz gelten die gleichen Frachtsätze und Verkehrsleitungs-Vorschriften wie für Stupno-Bras.

München, den 24. November 1893. (2621)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Altona-Magdeburg. Für Rohzink in Ladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern und nach Deutschen Kolonien treten im Verkehr von Halle a S. nach Hamburg und Altona mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab folgende Ausnahmetarifsätze in Kraft:

nach Hamburg B = 0,86 ℳ
„ Altona = 0,88 „
für 100 kg.

Die Frachtsätze finden Anwendung unter Beobachtung der „Kontrolvorschriften“ auf Seite 12—17 des Gütertarifs.

Altona, den 28. November 1893. (2622)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Dezember cr. tritt der Nachtrag 14 zum Gütertarife vom 1. November 1891 in Kraft. Derselbe enthält Tarifsätze für verschiedene neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Magdeburg, Ausnahmefrachtsätze für Spielwaaren und Farben etc. (Ausnahmetarif 18) zwischen Lübeck und Ebersdorf bei Coburg, Aenderungen von Stationsnamen, Aufhebung von Tarifsätzen und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 26. Nov. 1893. (2623)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Heft I und III. Der in den Nachträgen I zu den vorgenannten beiden Tarifheften auf Seite 4 (Heft I) und Seite 7 (Heft III) enthaltene Stationstarif von Myslowitz und Myslowitzgrube bezw. Brzezinka, neue Przemsagrube, kons. Wanda und Karlssegengrube ist durch Aufnahme der nachstehend bezeichneten beim Kursstand der Oesterreichischen Banknoten von 160/165 gültigen Frachtsätze zu ergänzen:

Für Myslowitz und Myslowitzgrube gelten beim Kursstand 160/165 die gleichen Sätze, wie beim Kursstand 165/170.

Für Brzezinka, neue Przemsagrube etc. sind die Sätze für den Kursstand 160/165 in der Weise zu berechnen, dass den für den Kursstand von 165/170 vorgesehenen Sätzen 0,2 kr. für 100 kg hinzugerechnet werden.

Breslau, den 29. November 1893. (2624)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. bis auf weiteres, längstens bis zum 31. Dezember 1894 gelangt zwischen Königshan und Oschatz für Güter des Spezialtarifs III der direkte Frachtsatz von 78 ₰ für 100 kg einschliesslich des Frachtzuschlags der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn zur Einführung.

Dresden, am 24. November 1893. (2625)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Mit Wirkung vom 1. Dezember d. J. wird die linksrheinische Station Reden in den Ausnahmetarif Nr. 11 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb im Verkehr von Stationen der Prinz Heinrichbahn nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (links- und rechtsrheinisch) vom 1. Juli 1893 aufgenommen.

Die Frachtsätze betragen für 1000 kg

von Differdingen	nach Reden	3,74 ℳ
„ Beles und Esch-Höhl	„ „	3,45 „
„ Obercorn	„ „	3,70 „
„ Rollingen	„ „	4,09 „
„ Petingen	„ „	3,90 „
„ Athus	„ „	4,09 „

Köln, den 23. November 1893. (2626)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oesterreichisch - Ungar. - Bayerischer Eisenbahnverband; Tarif Theil V Heft 1 vom 1. Dezember 1893 (Böhm. - Bayer. Kohlenverkehr). Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember l. J. wird die Station Poing in den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Es ist zu ergänzen:

Im Haupttarif	Entfernung in Kilometern	II. Vom Schnittpunkte	
		nach	Theilfrachtsatz für 10000 kg in Mark
Seite 18	306	Poing	73,0
„ 46	306	„	52,0

München, den 23. November 1893. (2627)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn als betriebsführende Verwaltung der Lokalbahn Caslau - Zawratetz - Tremosnitz, Königshan - Schatzlar, Reichenberg-Gablonz und Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha. (Zusammenstellung von Frachtbegünstigungen.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 bis auf Widerruf gelangt eine Zusammenstellung jener Frachtbegünstigungen für einzelne Artikel und Relationen, welche auf den Linien der Lokalbahnen Caslau-Zawratetz-Tremosnitz, Caslau-Mocowitz, Königshan - Schatzlar, Reichenberg-Gablonz und Gross-Priesen - Wernstadt-Auscha in Kraft bestehen, zur Einführung.

Exemplare derselben sind um den Preis von 10 kr. pro Stück bei der unterzeichneten Verwaltung zu beziehen.

Wien, den 28. November 1893. (2628)
Die Direktion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und
Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina. Einführung des Tarifnachtrages V. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 ge-

langt der Nachtrag V zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält anderweitige Tarifirung des Artikels Malz, die Einbeziehung der Station Bolechów der K. K. Oesterr. Staatsbahnen in den Tarif für Getreide etc., Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl etc., dann Oelsaaten etc. und Malz, Ergänzungen, bezw. Aenderungen der Kursdifferenzen und Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifbestimmungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 24. November 1893. (2629)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarif für den Binnenverkehr. Am 1. Dezember d. J. tritt für die diesseitigen Strecken ein ermässigter Ausnahmetarif für die Beförderung von Kartoffeln in Wagenladungen in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Altena, den 27. November 1893. (2630)
Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.
Die Direktion.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Ungarische Strecke.) Lokal-Personentarif. Zu dem vom 1. Oktober 1890 für die Ungar. Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn gültigen Lokal-Personen- und Gepäcktarife tritt am 1. Januar 1894 **der Nachtrag III** in Kraft, mit welchem unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen allgemeinen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden neue geänderte Bestimmungen zur Einführung gelangen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direktion der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Marie Valeriegasse 11) erhältlich.

Budapest, am 23. Nov. 1893. (2631)
Die Direktion
der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

---

4. Verdingungen.

Werra-Eisenbahn. Behufs Verdingung der Lieferung von:

535 t Stahlschienen (Normalprofil der Preussischen Staatseisenbahnen vom Jahre 1885);
50 „ Laschen zu diesem und
40 „ „ zu einem älteren Profil;
5 „ Laschenbolzen und
5 „ desgl. zu einem älteren Profil;
40 „ Unterlagsplatten und
20 „ Hakennägel

ist Termin auf

Mittwoch, den 27. Dezember 1893

anberaumt und sind Angebote darauf nach Maassgabe der allgemeinen Bedingungen bis dahin an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Die Bedingungen und die Zeichnungen können in unserem Sekretariat eingesehen, auch gegen Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden. Bei der Anforderung ist bestimmt anzugeben, für welche Stücke die Bedingungen und Zeichnungen gewünscht werden.

Meiningen, den 16. Nov. 1893. (2632)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.
Graeger.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Lokomotivlieferung. Wir beabsichtigen die Vergebung von 6 Stück dreiachsigen Verbund-Güterzugslokomotiven nebst einem Reserveradsatz.

Die maassgebenden Bedingungen mit Zeichnung können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 1,50 ℳ erhoben werden.

Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift „Lokomotivlieferung" versehene Angebote wollen spätestens bis zum 18. Dezember l. J. portofrei bei uns eingereicht werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 18. Nov. 1893. (2633)
Generaldirektion.

Lieferung von Metallen, Röhren und Draht. Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1894/95 erforderlichen

a) 732 000 kg Walzeisen und 200 000 kg Eisenblech, sowie
b) 6 500 kg Antimon, 3 500 kg Kupferblech, 1 500 kg Messingblech, 4 500 Tafeln Weissbleche, 2 500 kg Zinkblech, 1 500 kg Blei in Blöcken, 3 000 kg Blei in Platten, 2 500 kg Zink in Blöcken, 20 000 kg Kupfer in Stangen, 3 000 kg Eisen- und Stahldraht, 1 300 kg Kupfer- und Messingdraht, 5 500 m Gasrohre, 9 000 Stück Siederohre und 6 500 kg Kupferrohre ohne Naht

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und die zu Angeboten zu benutzenden Formulare liegen im diesseitigen Materialien-Büreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ für jedes Angebotsheft bezogen werden. Bei Anforderung der Angebotshefte muss angegeben werden, ob solche für die Materialien unter a) oder b) gewünscht werden.

Die an das vorbezeichnete Büreau einzusendenden Angebote werden in den vor demselben

am 14. und 15. Dezember 1893, von Vormittags 10 Uhr ab,

stattfindenden Termine eröffnet. Das Nähere hierüber ergeben die Angebotshefte.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 8. Januar k. J.

Magdeburg, den 23. Nov. 1893. (2634)
Königliche Eisenbahndirektion.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die Lieferung unseres Bedarfs an Beleuchtungs- und Schmiermaterialien für das Jahr 1894, umfassend etwa 5 000 kg Petroleum, 900 kg Brennöl, 1 500 kg Schmieröl, 500 kg Wagenöl und 600 kg Kerntalg beabsichtigen wir öffentlich zu vergeben. Verschlossene, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zum 12. Dezember d. J. an uns einzureichen, woselbst auch die Bedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ zu beziehen sind.

Oels, den 27. November 1893. (2635)
Direktion.

---

5. Verkauf von Nebenprodukten.

Die Nebenprodukte der diesseitigen Gasanstalten an

Gasöltheer,
Steinkohlentheer und
flüssigem Kohlenwasserstoff

sollen für das Jahr 1894 meistbietend verkauft werden und gelangen hiermit zum öffentlichen Ausgebot.

Verkaufsbedingungen nebst Blankets hierzu sind auf portofreies Ansuchen von der Magazin-Hauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen hier unentgeltlich zu erlangen.

Kaufsangebote sind bis

18. Dezember d. J.

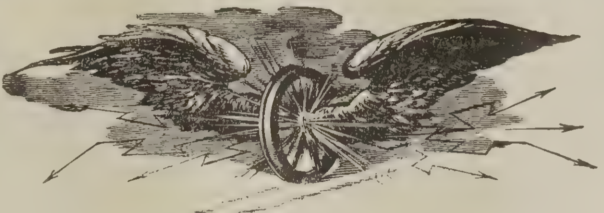
an die genannte Stelle portofrei einzureichen.

Chemnitz, den 27. Nov. 1893. (2636)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 95. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 6. Dezember 1893.

Inhalt:

Die Forster Stadteisenbahn.

Mit dem 1. Juni d. J. ist zu Forst i./L. ein Verkehrsmittel ins Leben getreten, welches zwar nicht den Anspruch erheben kann, etwa neues zu bieten, das jedoch in dieser Eigenart und dem Umfange der Einrichtung z. Zt. wohl noch nirgends besteht und durch seine Zweckmässigkeit berufen zu sein scheint, für eine Reihe ähnlicher Unternehmungen als Vorbild zu dienen.

Die **Forster Stadteisenbahn**, von der hier gesprochen wird, ist eine mit Lokomotiven betriebene Schmalspurbahn von 1 m Spurweite innerhalb der Strassen und Höfe der Industriestadt Forst, angelegt zum Zwecke der direkten Beförderung — also ohne vorherige Umladung — der auf dem Staatsbahnhofe in Forst ankommenden oder abgehenden Hauptbahnwagen nach oder von den einzelnen industriellen Anlagen der Stadt.

Forst, die fast Amerikanisch aufgeblühte Tuchindustriestadt in der Niederlausitz, zählt gegenwärtig zwischen 24 und 25 000 Einwohner, worunter nahezu 200 selbständige Tuchfabrikanten, welche in etwa 120 grösseren oder kleineren Etablissements im Jahre 1892 für 47,5 Millionen Mark Tuche und zwar vornehmlich Bukskin erzeugten und ausführten.

Die Industrie von Forst verdankt ihre Bedeutung ausser der Arbeitsamkeit und Tüchtigkeit der Bewohner des Städtchens, sowie dessen günstiger Lage an der Neisse mit ihren Armen, vornehmlich der Nähe mächtiger Braunkohlenlager, welche die Beschaffung der Dampfkraft zu unglaublich niedrigen Preisen ermöglichen; kommt doch Ankauf und Fracht bis Forst von 10 000 kg bester Braunkohle aus den nahen Gruben von Teuplitz oder der Weisswasserstrecke nur auf 30 bis 35 *M.* zu stehen, also immerhin nur halb so theuer, als anderwärts die Steinkohle; selbst wenn dieser letzteren die dreifache Heizkraft der Braunkohle zugeschrieben wird.

Bei den gegebenen Verhältnissen ist die Frequenz auf dem Staatsbahnhofe zu Forst eine ganz ausserordentlich grosse; so betrug nach der offiziellen Aufstellung des Fabrikantenvereins von Forst in 1892 auf Bahnhof Forst:

der Kohleneingang . .	16 314	Wagen	à	10 000 kg
„ Waareneingang . .	21 587	„	à	10 000 „
„ Waarenausgang . .	1 710	„	à	10 000 „
zusammen	39 611	Wagen	à	10 000 kg

ohne die aus den nahen Gruben immer noch stattfindende Einfuhr von Kohlen auf der Achse; d. h. es gingen bei 300 Arbeitstagen im Jahre 1892 täglich etwa 130 beladene Wagen auf dem Staatsbahnhofe Forst ein und aus. Dieser Bahnhof hat denn auch nach und nach eine diesem Verkehr entsprechende Ausdehnung erhalten müssen; insbesondere war durch Anlage einer grossen vertieften Ladestrasse für die tägliche Abfuhr des Massenbedarfs an Braunkohle gesorgt worden, da in keinem der zahlreichen Fabrikhöfe der Stadt grössere Vorräthe an Heizmaterial als für 2 bis 3 Tage lagern. Aber selbst bei der grossen Anlage dieses Bahnhofs konnte für den einzelnen Empfänger die Abfuhr bei dem Gedränge von Pferden und Wagen nur erschwert bleiben und eine Kontrole darüber, ob auch wirklich der richtige Wagen Kohle und dessen ganzer, nahezu 4 zweispännige Fuhren fassender Inhalt in den bestimmten Fabrikhof komme, ist kaum durchzuführen gewesen.

Unter solchen Umständen musste der vom Eisenbahnunternehmer R. Damm in Berlin zuerst 1885 angeregte und

bis 1892 weiter verfolgte Gedanke, durch Anlage einer Schmalspurbahn vom Staatsbahnhofe in die Stadt und in deren einzelne Fabrikanlagen rasche und sichere Beförderung der Massengüter zu erzielen, allseitigen Anklang finden und durfte insbesondere auch bei der Verwaltung der Staatsbahn wegen der für diese zu erwartenden Entlastung ihres Bahnhofs Forst auf Entgegenkommen rechnen. Die Verwirklichung dieses Planes übernahm sodann im Herbst 1892 die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, — als bau- nnd betriebsleitender Ingenieur Herr Regierungs-Baumeister J. Schweizer — und zwar in der für die ganze Anlage bedeutungsvollen Erweiterung, dass, soweit irgend möglich, die Zustellung bezw. Abholung der Hauptbahnwagen sammt Inhalt, ohne vorherige oder spätere Umladung, direkt in bezw. von jedem einzelnen an die Geleise der Strassenbahn angeschlossenen Fabrikhof bewirkt werde und dass demnach die ursprünglich für alle Güter geplante Umladung nur in beschränktestem Maasse stattfinde.

In welcher Weise dieser Plan zur Ausführung gekommen, soll im folgenden näher mitgetheilt werden.

Nachdem im Juli 1892 seitens der Stadtgemeinde Forst die Konzession für den Bau und Betrieb der Forster Stadteisenbahn an die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München ertheilt worden und im August darauf der Anschlussvertrag mit dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Halle a/S. abgeschlossen war, wurde im Westen der Stadt entlang dem Staatsbahnhofe mit dem Bau eines eigenen Stadtbahnhofs begonnen.

Dieser Bahnhof der Forster Stadteisenbahn ist durch ein einfaches Vollspurgeleis mit dem Güterbahnhofe der Staatsbahn direkt verbunden und besteht in seinem oberen Theile aus 1 740 m Vollspurgeleisen mit 13 Stück Vollspurweichen vom Kreuzungsverhältniss 1 : 8, in seiner unteren, der Stadt Forst zugekehrten Hälfte umfasst derselbe 1 650 m Schmalspurgeleise von 1 m Spurweite mit 15 Schmalspurweichen vom Kreuzungsverhältniss 1 : 6.

Das Schmalspurgeleis mündet am Ende des Bahnhofs in die Albertstrasse von Forst, von wo es sich nach 120 m Länge zur Bahnhofstrasse verzweigt. An Gebäuden enthält der Bahnhof der Stadteisenbahn einen Schuppen für 2 Vollspurmaschinen, einen solchen für 6 Schmalspurmaschinen mit geräumiger Reparaturwerkstätte, einen Anbau für eine Lokomobile, der Wohnung des Oberführers und allerlei Magazinsräumen, ferner einen grossen Güterschuppen mit angebauten Expeditionsräumen, einen Schuppen für Holz, Kokes, Steinkohlen und schliesslich an der Albertstrasse ein zweistöckiges Verwaltungsgebäude mit den Geschäftsräumen, der Wohnung des Betriebsleiters und derjenigen des Kassendieners.

Der Bahnhof ist überdies ausgestattet mit einer Waage für Vollspur und einer solchen für Schmalspur, je ohne Geleisunterbrechung und je mit 30 000 kg Tragfähigkeit; er enthält ferner eine Schmalspur-Drehscheibe von 20 000 kg Tragkraft, sowie zwei Wasserkrähne zum Speisen der Lokomotiven.

Für die Werkstätte des Bahnhofs dient als Triebkraft eine Wolf'sche Lokomobile von 7 PS., welche auch das Wasser für die Speisung der Lokomotiven, den Bedarf der Wohnungen usw. in zwei eiserne Behälter von zusammen 15 cbm Inhalt pumpt; alle Gebäude sind, mit Ausnahme des Güterschuppens sowie der Holz- und Kohlenniederlage, massiv und mit feuersicherer Bedachung ausgeführt.

Die Vollspurgeleise des Bahnhofs bestehen aus Stahlschienen von 33,4 kg Gewicht für das laufende Meter auf getränkten Föhrenschwellen; für die Schmalspurgeleise ist eine 24,4 kg für das laufende Meter wiegende Stahlschiene, ebenfalls auf getränkten Föhrenschwellen, zur Verwendung gekommen.

Inmitten des Bahnhofs der Stadteisenbahn laufen nun die Vollspur- und die Schmalspurgeleise stumpf ineinander; durch Senkung der Schmalspur sind zunächst zwei Rollbockgruben angelegt, von denen die eine 10 Paar, die andere 6 Paar Rollböcke aufzunehmen imstande ist, d. h. es können dort nach einander, ohne Unterbrechung 10 bezw. 6 Staatsbahnwagen auf die Rollböcke gesetzt oder von denselben abgenommen werden.

Von diesem Bahnhofe der Stadteisenbahn, bezw. von der Albertstrasse ausgehend, ist nun in der Stadt Forst ein etwa 17 km langes Netz von Schmalspurgeleisen mit 60 Anschlüssen und 120 Weichen zur Ausführung gekommen. Bei der Anlage wurde Werth darauf gelegt, dass sich die Geleise der einzelnen Strassenzüge womöglich ringförmig wieder schliessen; auch sind an geeigneten Stellen Ausweichen und an Strassenkreuzungen mehrere Kurvendreiecke angelegt, wodurch ermöglicht wird, dass bei vollentwickeltem Betriebe, d. h. wenn von 5 Schmalspurmaschinen täglich 60 bis 80 volle und ebenso viel leere Hauptbahnwagen befördert werden, die einzelnen Züge sich nicht zu häufig begegnen bezw. einander ohne weiteres ausweichen können.

Für das Geleisenetz der Stadt ist als kleinster Kurvenhalbmesser ein solcher von 15 m zahlreich verwendet worden; denn nur dadurch war es möglich, die Ecken der zum Theile engen Strassen der Stadt zu umfahren und durch die Thorwege aller Art in die Fabrikhöfe zu gelangen.

Diese kleinsten Kurven von 15 m Halbmesser thun einem gesicherten Betriebe übrigens keinerlei Eintrag.

Das ganze Schienennetz liegt nahezu horizontal.

Für den Oberbau des Geleisenetzes der Stadt musste in Rücksicht auf die zahlreichen kleinen Kurven und auch, um einen guten Pflasteranschluss zu erzielen, eine Rillenschiene zur Verwendung kommen; hierfür wurde das sehr starke Profil 17 a des Hörder Bergwerks- und Hüttenvereins gewählt, das von Hörde in mustergültiger Weise gebogen und abgelängt nach den eingesandten Skizzen und Rechnungen geliefert wurde. Das Gewicht dieser Rillenschiene beträgt für das Meter 45 kg; das laufende Meter Geleis wiegt 99 kg.

Die 10 m langen Rillenschienen sind durchaus auf Beton verlegt und dadurch wohl imstande, die grossen Lasten der zweiachsigen Maschinen von 17 t Dienstgewicht und der Wagen, welche mit den Rollböcken, auf denen sie stehen, bis zu 24 000 kg wiegen, zu tragen. Die zahlreichen Weichen in den Strassen und Höfen der Stadt sind in Zungen und Herzstücken aus Hartguss vom Grusonwerk in Buckau-Magdeburg entsprechend stark geliefert; diese Weichen haben in 2 Typen von 15 m und 50 m Halbmesser mit je 2 Arten für Rechts- und Linksabzweigung Verwendung gefunden; sie tragen je nur eine bewegliche, automatische Zunge ohne Hebel, werden ganz eingepflastert und bilden für den gewöhnlichen Strassenverkehr ebenso wenig ein Hinderniss wie die Rillenschienen.

Als Betriebsmittel dienen für die Forster Stadteisenbahn zunächst 2 Vollspurmaschinen einfachster Konstruktion, welche nur zwischen dem Staatsbahnhofe und dem Bahnhofe der Stadteisenbahn verkehren; zum Dienst auf den Schmalspurgeleisen des Bahnhofs und in der Stadt sind 6 Stück zweiachsige Lokomotiven von Krauss & Co. in München vorhanden. Diese gestatten bei 1,40 m festem Radstande anstandslos das Durchfahren der kleinsten Kurven und Weichen von 15 m Halbmesser und sind bei 17 t Dienstgewicht imstande, 3 vollbeladene, auf Rollböcken stehende Staatsbahnwagen auch durch kleinste Kurven noch mit der zulässigen Geschwindigkeit von 10 km in der Stunde vorwärts und rückwärts zu befördern.

Die Rollböcke, deren 48 Stück in Benutzung stehen, sind nach Langbein's Patent in der Maschinenfabrik Esslingen sehr solide gebaut; das Paar solcher Rollböcke, wie es zur Beförderung eines Staatsbahnwagens nöthig ist, wiegt 2 400 kg.

Ausserdem sind noch 20 Stück offene und 5 Stück gedeckte Schmalspur-Güterwagen von je 5 000 kg Tragfähigkeit vorhanden zur Beförderung von Stückgütern, Umladungsgütern, Waaren von Fabrik zu Fabrik innerhalb der Stadt, Erde, Bauschutt usw. Diese schmalspurigen Güterwagen sind mit einem Radstande von 1,40 m von der Maschinenbau-Aktiengesellschaft

Nürnberg aufs solideste und zweckmässigste hergestellt worden.

Schliesslich dient noch ein vollspuriger, gedeckter Güterwagen, der ebenfalls aus Nürnberg stammt, zur Vermittelung des Stückgutverkehrs zwischen dem Güterschuppen der Staatsbahn und demjenigen der Stadteisenbahn.

Der Betrieb der Forster Stadteisenbahn findet in folgender Weise statt.

Nach Vereinbarung mit den Organen der Staatsbahn werden 4 Mal täglich die für die Stadteisenbahn bestimmten Wagen auf einem besonderen Geleise des Staatsbahnhofs abgestellt und im dortigen Güterschuppen die für die Stadtbahn bestimmten Einzelgüter in besonderem Raume bereit gehalten. Die Vollspurmaschine der Stadteisenbahn übernimmt daselbst die bereitgestellten Wagen und Güter, indem bei jeder Fahrt gleichzeitig auch die aus der Stadt zurückgebrachten Wagen und Einzelgüter zum Staatsbahnhofe verbracht werden. Die Uebernahme bezw. Uebergabe von Wagen und Gütern, die Konstatirung etwaiger Schäden und Mängel usw. findet auf dem Staatsbahnhofe von den beiderseitigen Beamten statt. Nach der Rückkehr zum Bahnhofe der Stadteisenbahn werden die empfangenen Stückgüter vor den dortigen Güterschuppen gebracht, um durch denselben oder über die Rampe vor demselben in Schmalspurwagen verladen zu werden; die ganzen Wagenladungen müssen auf den Vollspurgeleisen des Stadtbahnhofs zunächst nach Stadtgegenden geordnet werden, ehe sie in der Reihenfolge, in der sie befördert werden sollen, über die Rollbockgruben geschoben und dort auf den Rollböcken befestigt werden. Diese Thätigkeit leitet ein besonderer Beamter; beim Rangiren und beim Befestigen der Wagen auf den Rollböcken sind die Zugführer, sowie der Heizer der Vollspurmaschine thätig; der Beamte hat sein Augenmerk darauf zu richten, dass die Befestigung der Wagen auf den Rollböcken mit Klappen, Bügeln und Klammern aufs sorgfältigste bewirkt wird. Die Kuppelung der mit den grossen Wagen belasteten Rollböcke unter sich und mit der Schmalspurmaschine muss mittelst langer und starker Stangen geschehen, damit den einzelnen Fahrzeugen bei der Fahrt durch die kleinen Kurven von 15 m Halbmesser der nöthige Spielraum bleibt. Nach Fertigstellung eines Zuges, d. h. wenn die ersten 3 Wagen auf Rollböcken stehen und durch die Vollspurmaschine aus der Grube herausgeschoben sind, händigt der Beamte dem Zugführer den unterdessen vorgeschriebenen Fahrbericht ein und ertheilt demselben auch mündlich genaue Weisung, wohin die Fahrt zu gehen hat, auf welchem Wege und von wo die Maschine auf der Rückfahrt leere Wagen abzuholen hat.

Während die Vollspurmaschinen, entsprechend den Vorschriften der Staatsbahn, auf deren Bahnhof sie zeitweise verkehren, von Führer und Heizer bedient sind und mit Steinhohlen geheizt werden dürfen, ist auf den nur mit Koks gefeuerten Schmalspurmaschinen der Lokomotivführer allein, d. h. ohne Heizer thätig; ebenso dient bei jedem Zuge oder jeder einzeln fahrenden Maschine als Zugführer und Schaffner zugleich nur ein Mann, dem während der Fahrt der Lokomotivführer unterstellt ist; der Zugführer ist beim Vorwärtsfahren auf dem letzten Wagen seines Zuges, um diesen übersehen zu können; beim Rückwärtsfahren in engen Strassen, bei lebhaftem Verkehre, z. B. an Markttagen usw., hat er vor dem Zuge herzugehen. Der Zugführer gibt seine Signale mit der Mundpfeife; es liegt demselben aber auch ob, die Weichen zu stellen, an- und abzukuppeln, sowie den Fahrbericht zu führen und sich auf demselben den Empfang der Güter bescheinigen zu lassen. Diese für das ganze Unternehmen wichtige Sparsamkeit im Personal hat bis zur Stunde noch zu keinerlei Unzuträglichkeiten geführt.

Die Schmalspurlokomotiven sind mit helltönenden Läutewerken (Latowsky) ausgestattet, welche bei starkem Verkehre an Strassenkreuzungen usw. in Bewegung gesetzt werden, damit Fuhrwerke und etwa andere entgegenkommende Maschinen rechtzeitig die Annäherung des Zuges wahrnehmen können.

Hat ein Zug die Abzweigung für seinen ersten Wagen erreicht, so wird der Zug zum Stehen gebracht, der Wagen abgehängt und von der Maschine durch das Zweiggeleise an seinen Bestimmungsort im Fabrikhofe, zumeist vor das Maschinenhaus oder die Thüre des Wollschuppens geschoben; der Zugführer lässt sich den Empfang des Wagens bescheinigen und verlässt mit der Maschine den Hof; diese setzt sich auf der Strasse wieder vor die daselbst zurückgebliebenen Wagen, worauf der Zug seine Fahrt fortsetzt, um beim Bestimmungsorte des nächsten Wagens dasselbe Manöver wieder auszuführen. Das Rückwärtsschieben zweier beladener Wagen, auch wenn dieselben für den gleichen Fabrikhof bestimmt sein sollten, wird nicht geduldet. Es ist selbstverständlich, dass je nach der Lage der Einfahrtsweiche die Wagen auf der nächsten Ausweiche oder im nächsten Kurvendreieck vor die Maschine gestellt werden müssen, da, mit Ausnahme der grossen Anlage in der städtischen Gasanstalt, die Maschine selbst in keinem der Höfe umsetzen kann; dasselbe gilt beim Zusammenholen der leeren Wagen, von denen bis zu 5 Stück hinter die Maschine genommen werden können.

Die telephonische Verbindung fast sämmtlicher Geschäfte in Forst unter sich und mit der Stadteisenbahn ist für den Betrieb dieser letzteren in weitgehendster Weise dienstbar gemacht.

Die Tarife der Stadteisenbahn sind sehr niedrig gestellt und ganz unabhängig von der Entfernung. Vor Zustandekommen des Unternehmens hatten sich etliche 40 Besitzer grösserer Fabriken in Forst schriftlich verpflichtet, der Stadteisenbahn die sämmtlichen für sie ankommenden Waaren 10 Jahre lang zur Beförderung zu überlassen, vorausgesetzt, dass sie zu den Kosten der Geleisanlagen auch in ihren eigenen Höfen nicht herangezogen würden, dass für den Wagen Kohle von 10 000 kg nicht mehr als 5 *M.* und für die übrigen Güter mindestens 20 % weniger erhoben werde, als zur Zeit der Spediteur fordert. So ist denn der Tarif für den 200 Centner haltenden Wagen mit Braun- oder Steinkohlen, Koks oder Briketts zu 5 *M.* festgesetzt; für die übrigen Wagenladungsgüter werden je nach der Gattung 6—10 *M.* pro 10 000 kg erhoben, während für die Stückgüter der Satz von 15 ₰ für 100 kg besteht. Die Nebengebühren für Abwiegen der Waare, Aufstellen von Frachtbriefen usw. sind alle niedriger gehalten, als bei der Staatsbahn.

Ein weitgehender Frachtenkredit bei der Staatsbahn erleichtert der Stadteisenbahn und deren Auftraggebern die Abrechnung.

Durch die Stadteisenbahn wird nicht allein der Forster Industrie eine bedeutende Hilfe im heutigen Wettbewerbe geboten — denn der Vortheil, den Originalwagen im eigenen Hofe entladen zu können, ist unschätzbar —, sondern auch der Staatsbahnhof findet eine bedeutende Entlastung und der Stadtgemeinde Forst erwachsen durch das Verdrängen des ausserordentlich grossen Fuhrwerksverkehrs von den Strassen wesentliche Vortheile und Annehmlichkeiten.

Aus dem Deutschen Reich.

Landes-Eisenbahnrath.

Auf der Tagesordnung der am 12. d. Mts. stattfindenden Sitzung des Landes-Eisenbahnraths stehen folgende Gegenstände:

1. Frachtermässigung für Düngemittel;
2. Ausnahmetarif für Basaltsteine von Heckholzhausen nach Oberlahnstein zur Verschiffung nach Holland;
3. die dem Entwurf des Staatshaushalts-Etats für 1894/95 beizufügende Uebersicht der Normal-Transportgebühren für Personen und Güter;
4. Mittheilungen über die seit dem 14. Mai d. J. genehmigten Aenderungen von Ausnahmetarifen und der auf Grund der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 23. Februar d. J. in Kraft getretenen Aenderungen der Verkehrsordnung; ausserdem
5. mehrere von der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen vorberathene, für die Beschlussnahme der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Anträge von allgemeinerem Interesse zur Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs und zu dem Deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Thieren usw., betreffend die Tarifirung und Beförderung von Maiskuchen, Maiskuchenmehl, Fleischdünger, Melassefutter, minderwerthigen Milchrückständen, Eisen- und Stahldraht mit Papier umwickelt, schweren Schiffsankern, groben Thonwaaren, schwefelsaurer Thonerde zur Ausfuhr, frischen Heringen sowie geräucherten und marinirten Fischen, stickstoffhaltigen Abfällen der Anilinfarben-Fabrikation, Wasserglas zur Ausfuhr, rohen Schmirgelsteinen, Seidenlumpen, Filterplatten, Klärmittel für Schmutzwässer, Abfällen von Rohmaterialien zur Papierfabrikation, Hobelspänen, Thierhaaren, rohem, gebranntem, geröstetem, gemahlenem und präparirtem Thon und von Futter- und Treiberschweinen.

Aus Oldenburg: Landtagsvorlage.

Der von der Staatsregierung dem Landtage vorgelegte, auf der Grundlage eines neuen, infolge Aufhebung des Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung am 1. Januar 1894 einzuführenden Buchungsplans aufgestellte Voranschlag der Eisenbahn-Betriebskasse des Herzogthums Oldenburg für die nächste Finanzperiode balancirt in Einnahme und Ausgabe für 1894 mit 6 813 370 *M.*, für 1895 mit 6 843 740 *M.* und für 1896 mit 6 876 520 *M.* Von den unter den Ausgaben begriffenen Betriebsüberschüssen sollen nach der Vorlage abgeführt werden: an die Staatskasse jährlich 1 185 000 *M.*, an den Eisenbahn-Baufonds 76 365 *M.* für 1894, 62 825 *M.* für 1895 und 141 250 *M.* für 1896.

Neuorganisation der Preussischen Staatsbahnverwaltung.

Ueber den Stand dieser Angelegenheit berichtet der „Berl. Act.“ wie folgt: Nachdem die Kommission zur Vorberathung der Frage ihre Arbeiten abgeschlossen und ihren Bericht erstattet hatte, sind die Vorschläge derselben den Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektionen zur gutachtlichen Aeusserung überwiesen worden. Die Gutachten sind nunmehr eingegangen und unterliegen der Prüfung und Sichtung in der Ministerialinstanz. Nach Beendigung der desfallsigen Arbeiten wird der vorläufige Plan den politischen Behörden der betreffenden Provinzen zur Aeusserung vornehmlich über die in Aussicht genommene Abgrenzung der Bezirke unterbreitet werden. Selbstredend schliessen sich hieran neue Revisionsarbeiten in der Ministerialinstanz. Sind auch diese erledigt, so geht der Plan alsdann weiter an den Finanzminister, da natürlich auch die Finanzverwaltung bei der Sache interessirt ist. Erst nach erfolgter Verständigung zwischen der Eisenbahnverwaltung und der Finanzverwaltung kann die Angelegenheit das Staatsministerium beschäftigen und den Beschluss reifen, den Plan der Königlichen Genehmigung zu unterstellen. Es erhellt hieraus, dass von einer bezüglichen Vorlage an den Landtag in seiner nächsten Session unmöglich die Rede sein kann. Dies ist vielmehr erst für die Session von 1895 in Aussicht zu nehmen, und zwar bei Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung. Die thatsächliche Einführung der Neuerungen kann event. frühestens zum 1. April 1895 in Frage kommen.

Direktionsbezirk Berlin: Bevorstehende Eröffnung der Strecke Velten-Kremmen.

Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin theilt uns mit, dass die Eröffnung der Strecke Velten-Kremmen, sofern nicht unerwartete Hindernisse eintreten, welche die Fertigstellung des Baues verzögern, zum 20. d. Mts. in Aussicht genommen ist.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Der an der Bahnstrecke Waltersdorf-Freystadt N/Schl. belegene Haltepunkt Metschlau ist am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist an der schmalspurigen Strecke Hetzdorf-Eppendorf zwischen den Verkehrsstellen Leubsdorfer Hammer und Eppendorf der Haltepunkt Gersberg, welcher lediglich dem Personenverkehr dient, errichtet worden.

Bezeichnung von Stationen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Die an der Flöha-Reitzenhainer Linie neu errichtete Haltestelle Hetzdorf hat die nähere Bezeichnung „Hetzdorf bei Oederan“ und die an der schmalspurigen Linie Hetzdorf-Eppendorf belegene Haltestelle Hammer-Leubsdorf die Bezeichnung „Leubsdorfer Hammer“ erhalten.

Vorarbeiten.

Der Firma Lenz & Co. zu Stettin (Gesellschaft mit beschränkter Haftung) ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Polnisch-Neukirch über Bauerwitz nach Troppau, insoweit hierbei das Preussische Staatsgebiet in Frage kommt, ertheilt.

Preussische Staatseisenbahnen.

Betriebsergebnisse.

Im Jahre 1893 wurden im Vergleich zum Vorjahre vereinnahmt:

im Monat	für Personen *M.*	gegen 1892 *M.*	für Güter *M.*	gegen 1892 *M.*
Januar	13 427 297	— 409 089	49 290 264	+ 3 759 813
Februar	13 116 152	— 388 127	50 303 001	+ 3 052 246
März	16 988 879	+ 1 386 783	54 971 949	+ 2 844 151
April	21 483 282	+ 609 935	50 286 326	+ 1 484 734
Mai	24 242 290	+ 4 834 472	51 323 293	+ 2 275 029
Juni	21 584 479	— 3 531 003	49 846 455	+ 2 666 803
Juli	27 622 784	— 188 135	52 369 308	+ 1 715 024
August	25 741 123	+ 879 877	56 979 170	+ 4 210 221
September	22 917 775	+ 3 505 872	58 154 142	+ 4 242 185
Oktober	20 589 676	+ 787 242	62 136 835	+ 3 321 902

	insgesammt *M.*	gegen 1892 *M.*		insgesammt *M.*	gegen 1892 *M.*
Januar	66 782 790	+ 3 372 520	Juni	75 238 541	— 799 429
Februar	67 383 620	+ 2 797 704	Juli	84 027 833	+ 1 561 440
März	80 133 862	+ 2 973 841	August	86 792 137	+ 5 316 474
April	75 514 616	+ 2 179 760	September	85 245 667	+ 7 849 561
Mai	79 352 727	+ 7 210 479	Oktober	87 247 699	+ 4 451 958

Die ersten 7 Monate des Etatsjahres 1893/94 erbrachten: aus dem Personenverkehr 164 426 176 (gegen 1892 + 6 639 832) *M.*, aus dem Güterverkehr 384 753 193 (+ 21 712 796) *M.*, aus sonstigen Quellen 28 139 257 (+ 914 719) *M.*, zusammen 577 318 626 (+ 29 267 347) *M.* oder für 1 km 22 469 (+ 853) *M.*

Arbeiter-Pensionskasse.

Das „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ veröffentlicht in Nr. 33 einen Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 22. November d. J., betreffend Besetzung der Schiedsgerichte der Pensionskasse für die Arbeiter der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung.

Deutsch-Nordischer Lloyd.

Nach der bei dem Mecklenburgischen Landtage eingebrachten Regierungsvorlage, betreffend die Verstaatlichung der dem Deutsch-Nordischen Lloyd gehörigen Bahnstrecken soll der Friedrich Franz-Bahnhof in Rostock der Hauptsache nach dem Personenverkehr, der jetzige Lloydbahnhof daselbst dem Güterverkehr dienen. Die Schnellzüge beabsichtigt die Regierung über Schwaan und Güstrow zu leiten und die Strecke Rostock-Lalendorf zur Nebenbahn zu machen. Die Frage, ob die Regierung die Dampferlinie dauernd durch eigene Verwaltung betreiben oder einer Rhederei übergeben wird, soll noch geprüft werden.

Personenverkehr mit Russland.

Am 15. d. Mts. wird zwischen Breslau und St. Petersburg über Posen-Kreuz-Wirballen-Wilna und Sosnowice-Warschau-Bialystock-Wilna die direkte Personen- und Gepäckabfertigung eingeführt.

Bierwagen mit Heizeinrichtung.

Die Verwaltung der Bayerischen Staatseisenbahnen hat verschiedene Bierwagen mit einer Heizeinrichtung versehen lassen, welche mit derselben während der kalten Zeit des nächsten Winters versuchsweise erwärmt werden sollen. Die Einrichtung besteht aus einem bezw. bei der Mehrzahl der Wagen aus 2 Gasöfen und einem von der Firma L. A. Riedinger in Augsburg konstruirten Apparat, welcher selbstthätig die Erwärmung regelt. Die Heizung bedarf unterwegs keinerlei Wartung, nur ist es nöthig, dass die Entladestation die Heizung abstellt, damit Gasverluste vermieden werden. Die Abstellung erfolgt durch Abschluss eines Hahnes, welcher unterhalb des an der einen inneren Wagenseitenwand angebrachten Wärmereglers in der Hauptgasleitung sitzt. Zur Bedienung des Hahnens ist ein Schlüssel nicht nothwendig.

Ueber dem Wärmeregler ist ein dauerhaft hergestelltes Plakat angebracht, welches in Deutscher und Französischer Sprache die Anweisung enthält: „Vor der Entladung des Wagens ist die Gasheizung durch Abschluss des unter dem Wärmeregler befindlichen Hahnens abzustellen.“

Bei Abfertigung eines geheizten Bierwagens wird auf dem Frachtbriefe ein entsprechender Vermerk gemacht, wodurch die Entladestation Kenntniss erhält, dass der Wagen in geheiztem Zustande abgefertigt wurde und die Abstellung der Heizung nothwendig ist.

Das Deutsche Reichspost- und Telegraphenwesen im Jahre 1892.

Nach der amtlichen Statistik der Deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung für das Kalenderjahr 1892 umfasste das Gebiet der Posten und Telegraphen des Reichs im Berichtsjahre 445 221,13 qkm (ausschl. 4 343,81 qkm Wasserfläche) mit 41 796 966 Einwohnern. Hiernach kamen durchschnittlich 94 Einwohner auf 1 qkm. Es betrug die Gesammtzahl der Postanstalten 25 113 (gegen 24 001 im Jahre 1891), der Reichstelegraphenanstalten 12 443 (12 124), der Verkaufsstellen für Postwerthzeichen 15 766 (15 176), der Postbriefkasten 78 001 (75 123), der reichseigenen Post- und Telegraphengrundstücke 420 (411). Beamte, Unterbeamte usw. wurden beschäftigt 137 028 (131 317). Die Post beförderte im ganzen 2 961 833 040 (+ 163 257 642) Sendungen und 28 757 642 (+ 1 380 808) Telegramme. Von den Stadtfernsprech - Vermittelungsanstalten wurden ausgeführt 313 001 635 (262 520 399) Verbindungen. Der Gesammtwerth der durch die Post vermittelten Geld- usw. Sendungen bezifferte sich auf 19566334417 ℳ gegen 20681005773 Mark im Jahre 1891, also um 1 114 671 356 ℳ niedriger. Das Gesammtgewicht der durch die Post beförderten Päckereien betrug 469 043 490 (— 19 622 430) kg. Die Gesammteinnahmen beliefen sich im Etatsjahre 1892/93 auf 246 586 442 (1891/92: 234 997 962) ℳ, die Gesammtausgaben (einschl. der einmaligen Ausgaben von 7 038 377 ℳ im Jahre 1892/93 und von 6 480 080 ℳ im Jahre 1891/92) auf 229 026 740 (219 645 216) ℳ. Es ergab sich hiernach ein Ueberschuss von 17 559 702 (15 352 846) ℳ.

Von den 25 092 (1891: 23 981) Postanstalten innerhalb des Reichspostgebiets kam je eine auf 17,7 (18,6) qkm und 1 666 (1 743) Einwohner. Die Zahl der Orte mit Postanstalten betrug 24 425, davon lagen an Eisenbahnen 5 174. Die Gesammtzahl der Briefsendungen betrug 2 836 503 308 (2 679 092 176); davon waren eigentliche Briefe 1 101 909 000, Postkarten 376 633 470, Drucksachen und Geschäftspapiere 414 942 580, Waarenproben 29 669 240, Postanweisungen 82 639 400, Postauftragsbriefe 6 390 277, Postnachnahmebriefe 4 340 685, Zeitungsnummern 772 165 901, aussergewöhnliche Zeitungsbeilagen 47 812 755. Päckerei- und Geldsendungen wurden befördert 125 329 732 (119 483 222); davon waren: Packete ohne Werthangabe 114 265 218, Packete mit Werthangabe 2 631 627, Briefe mit Werthangabe 8 432 887. Endgültig unbestellbar blieben 416 133 Postsendungen (238 [235] auf 1 Million), und zwar 235 409 Briefe, 149 458 Postkarten, 30 725 Drucksachen, Geschäftspapiere und Waarenproben, 16 Briefe mit Werthangabe und 525 Packetsendungen. Die Stückzahl der an das Publikum abgesetzten oder von den Postanstalten zur Verrechnung des baar erlegten Frankos verwendeten Postwerthzeichen bezifferte sich auf 1 673 663 490 (1 587 972 041) Stück, der Werthbetrag auf 174 141 055 (165 874 618) Mark.

Die Länge der Reichstelegraphenlinien betrug Ende 1892 102 118,13 (95 338,75) km, und zwar oberirdische Linien 93 223,46 (86 447,46) km, unterirdische 5 961 (5 959,52) km, unterseeische Kabel 2 933,67 (2 931,77) km. Die Länge der Telegraphenleitungen umfasste Ende 1892 372 175,82 (334 575,16) km, und zwar die oberirdischen Leitungen 325 790,05 (288 202,08) km, die unterirdischen 40 329 (40 319,58) km, die unterseeischen Kabelleitungen 6 056,77 (6 053,50) km. Die Vermehrung der Telegraphenlinien gegen das Vorjahr betrug 6 779,38 km oder 7,11 %, die der Telegraphenleitungen 37 600,66 km oder 11,24 %. Ohne Berücksichtigung der Fernsprechverbindungsanlagen usw. stellt sich das Mehr gegen 1891 auf 2,22 % bezw. 4,17 %. Werden den oben angegebenen Zahlen die Linien bezw. Leitungen der Stadt-Fernsprecheinrichtungen mit 11 534,90 km bezw. 372 175,82 km sowie die neue Landtelegraphenlinie Bagamoyo-Tanga (Deutsch-Ostafrika) mit 184 km hinzugerechnet, so ergibt sich für 1892 eine Gesammtlänge der Telegraphen- und Fernsprechlinien der Reichstelegraphenverwaltung von 113 837,03 km und eine Gesammtlänge der Leitungen von 494 920,22 km. Von den 12 438 Reichstelegraphenanstalten innerhalb des Reichstelegraphengebiets im Jahre 1892 kam je eine auf 35,8 (36,7) qkm und 3 360 (3 448) Einwohner. Die Zahl der Unfallmeldestellen betrug Ende 1892 5 125 (2 834). Ausser den 12 438 Reichstelegraphenanstalten waren Ende 1892 vorhanden 3 703 (3 698) Eisenbahntelegraphenanstalten, welche zur Annahme und Beförderung von Privattelegrammen ermächtigt waren; ferner 245 (207) im Besitz von Privaten befindliche Telegraphenanstalten, endlich 5 Deutsche Telegraphenanstalten, in Bagamoyo, Dar-es-Salam, Pangani, Saadani und Tanga. Diese hinzugerechnet, betrug die Gesammtzahl der Telegraphenanstalten 16 391 (16 029).

Aus Italien.

Eröffnungen.

Avellino-Rocchetta Melfi. Die Strecke Avellino-Paternopoli wurde vertragsmässig am 27. Oktober d. J. dem Betriebe übergeben. Von Bahnhof Avellino aus, welcher zur Aufnahme der neuen Linie wesentlich erweitert worden, setzt die Bahn mittelst eines in Krümmung laufenden Viaduktes von 16 Bogen zu je 11 m lichter Weite und 24 m grösster Höhe über der Sohle des Flussbettes durch das Sabatothal, erreicht durch einen Tunnel das Salsolathal, in welchem die Rucaschlucht durch einen Viadukt von 5 Bogen zu 11 m und die Salsola mit einem gleichen Viadukt überschritten wird, und erreicht den Bahnhof Salza Irpino. Von hier führt die Bahn durch einen kurzen Tunnel zur Haltestelle Candide Parolise und, in der St. Marcoschlucht absteigend, zum Bahnhof Montefalcione; von hier, durch den gleichnamigen 2,6 km langen Tunnel in das Ferronithal übertretend, erreicht sie den Bahnhof Montemiletto. Das Thal wird sodann mittelst eines Viadukts von 9 Bogen zu je 12 m Weite und in 27 m über der Thalsohle durchquert, worauf die Bahn durch einen Tunnel in die Tuoroschlucht, durch einen zweiten Tunnel in das Calorethal eintritt und den Bahnhof Lapio erreicht. Hier beginnt der grosse Viadukt, aus 3 stählernen Spannungen zu je 90 m Lichtweite und 11 m Höhe bestehend, dessen auf Steinbau ruhende Pfeiler, vom Grunde des Flusses ab gemessen, eine grösste Höhe bis zu 135 m erreichen; er ist eines der bedeutendsten Bauwerke der Italienischen Bahnen. Von hier ab fällt die Bahn bis Bahnhof Taurasi, bei welchem mittelst eines stählernen Viaduktes von 2 Bogen zu je 45 m ein Einschnitt überschritten wird, übersetzt 2 Mal den Calorefluss, gelangt zum Bahnhof Luogosanto, überschreitet den Calorefluss zum 4. und 5. Male (jedesmal mit Brücken von je 6 Bogen von je 12 m lichter Weite) und gelangt dann zum vorläufigen Kopfende der Strecke, dem Bahnhof Paternopoli. — Die Anzahl der kleineren Kunstbauten auf der nicht grossen, aber schwierigen Strecke beziffert sich auf 115; Bahnhöfe und Zufuhrwege sind auf die weitgehendsten Anforderungen des Verkehrs zugeschnitten und die Bauverwaltung hat in dieser Hinsicht und mit Rücksicht auf die allgemeinen Verhältnisse im Gelände keine Kosten sparen zu dürfen geglaubt.

Reggio-Sa. Eufemia. Am 1. November d. J. wurde die 13,6 km lange Strecke Nicotera-Ricadi, in der Provinz Catanzaro gelegen, dem Betriebe eröffnet. Dieselhe enthält die Haltestelle Joppolo und den Endbahnhof Ricadi.

Messina-Patti-Cerda. Die beiden Bauloose Patti-Brolo-Zappula, zusammen 27,8 km, sind landespolizeilich abgenommen und ihre Betriebseröffnung wurde auf den 20. November d. J. angesetzt.

Cajanello-Isernia. Auf der Neubaustrecke Roccaravindola-Isernia haben die Belastungs- und Biegeproben bereits anfangs November d. J. stattgefunden. Der Zeitpunkt der Betriebseröffnung hat noch nicht festgesetzt werden können.

Turin-Savona. Seit 11. September d. J. ist die Haltestelle Ferrania, zwischen den Bahnhöfen S. Giuseppe di Cairo und Santuario gelegen, eröffnet worden, und zwar für den Verkehr von Personen, Gepäck und von Eilgut in Stücken von nicht über 50 kg Einzelgewicht.

Betrieb.

Meerenge von Messina. Die „Gazzetta Ufficiale“ bringt in Abänderung einiger Punkte des bezüglichen Gesetzes vom 28. Februar 1892 in betreff des Verkehres über die Meerenge, welchen die Sizilische Eisenbahngesellschaft in Betrieb übernommen hat, einige Bestimmungen. Nach demselben hat die Gesellschaft für die erforderliche Anzahl von Schleppdampfern, grossen Prähmen und Dampfpontons zu sorgen,

welche zum Uebersetzen sowohl der Güter in Einzelstücken, wie in vollen Wagenladungen ohne Umladen nothwendig sind; letztere beiden Arten von Schiffen sind mit Geleisen zu versehen und müssen in der Länge je 6 Eisenbahnfahrzeuge bequem fassen können, ausserdem in ihren Einrichtungen den von der Regierung bestimmten Grundzügen entsprechen. Für diesen Verkehrsdienst erhält die Gesellschaft einen jährlichen Zuschuss von nicht über 130 000 L., sowie einen Antheil von nicht über 35 % an der aus dem Personenverkehr über die Meerenge aufkommenden Roheinnahme; ausserdem erhalten die Schleppdampfer dieselben gesetzlichen Vorrechte wie die Postdampfer. — Das Uebereinkommen tritt spätestens mit 1. Januar 1894 in Kraft; die auf den Anländen zu Reggio Cal. und Messina noch zu treffenden Aenderungen für den Uebergang der Wagen zu und von den Schiffen bilden ein Zubehör des bezüglichen festen Eisenbahngeleises, welches den Linien Eboli-Reggio und Messina-Patti angehört. Mit Rücksicht auf den Ueberfahrtsdienst ist eine Verstärkung des Rollmaterials bis zu 150 000 L. an Werth dem sonstigen Etat hinzuzurechnen. Zum Zeitpunkt der Eröffnung der Linie Eboli-Reggio hat die betriebführende Verwaltung im Anschluss an die verkehrenden Züge den Schifffahrtsdienst zwischen Villa S. Giovanni und Messina einzurichten. Beim Ablauf des Vertrages ist die Regierung berechtigt, das von der Gesellschaft beschaffte Ueberfahrtsmaterial zu erwerben, und zwar gegen Erstattung des Beschaffungspreises abzüglich der durch Gebrauch entstandenen Werthverminderung.

Tuturano. Die Verwaltung der Südbahnen hatte auch in diesem Jahre auf die Zeit vom 1. September bis 31. Oktober für diesen an der Linie Foggia-Otranto gelegenen Bahnhof die Beförderung von beschleunigtem und von gewöhnlichem Frachtgut zugelassen.

Sizilische Bahnen. Der Bahnhof Palermo erhält nunmehr ebenfalls elektrische Beleuchtung, sowohl bezüglich der Geleise und der Aussenseite, wie der Räume im Innern.

Der Eisenbahndienst während der grossen Manöver. In den Uebersichten über die Manöverthätigkeit wird voll anerkannt, dass bei der Zusammenziehung wie Rückschaffung der Truppen zu und von den Manöverfeldern in Piemont, Lombardei und Toskana die Beförderung sich mit Regelmässigkeit und pünktlich abgewickelt hat. Besonders trat dies auf den Bahnhöfen von Turin hervor, wo am 14. und 15. September d. J. (ganz abgesehen von dem ungemein angewachsenen Verkehr von zuschauender Landesbevölkerung) 23 000 Mann nebst Fahrzeugen und Pferden ausserordentlich zu befördern waren. Hierbei wird der Linie Turin-Torre Pellice, wo der äussere Betriebsdienst vertraglich durch Soldaten der Eisenbahntruppe besorgt wird, ein Wort des Lobes gespendet.

Verkehr der Binnenseen. Der Winterfahrplan hierfür (bei Lago Maggiore, Comer und Luganer See) diesmal mit 1. November beginnend, bedarf zu seiner Festsetzung ausser der Schifffahrtsverwaltung dieser Gewässer des einträchtigen Zusammenwirkens der Oberleitungen der beiden grossen Halbinselnetze, der Nord-Mailändischen, der Gotthardbahn, sowie der Schweizerischen und Italienischen Postverwaltung, wie neuerdings in jedem Jahre bei der halbjährlichen Fahrplanänderung; dies Zusammenwirken bringt fortwährend verbessernde Neuerungen für den Fremdenverkehr. Von Einzelheiten sind zu erwähnen: Rundreisekarten Turin-Lago Maggiore mit 10 tägiger Gültigkeit und ermässigtem Preise von rund 22 und 31 L. für II. bezw. I. Wagenklasse.

Weinlese. Für diese Zeit musste wegen des aussergewöhnlich starken Zuflusses an Wein- usw. Beförderung allgemein im Güterverkehr eine Abkürzung der Ladefristen, wie auch stellenweise sogar ein Zurückhalten anderer Waaren vorübergehend angeordnet werden.

Rollmaterial. Der Obere Ausschuss für Eisenbahnen hat zur Beschaffung genehmigt: für das Mittelmeernetz 34 Zugmaschinen; 15 Personenwagen I., 24 II., 21 gemischte I./II., 68 III. Klasse; 20 Gepäckwagen; 5 Stallungswagen; 150 geschlossene, 350 offene, 7 niederbordige Güterwagen und 10 Kesselwagen für Petroleum. Für das Adrianetz: 10 Zugmaschinen, 11 Personenwagen II. Klasse, 15 Gepäckwagen, 55 Güterwagen für Getreide und Nahrungsmittel sowie 6 Stallungswagen. Für das Sizilische Netz: 15 Zugmaschinen; 10 Personenwagen gemischt I./II., 10 II. und 30 III. Klasse; 20 Gepäckwagen; 70 geschlossene, 90 offene, 150 niederbordige Güter- und 6 Kesselwagen.

Wagen zum Weintransport. Das Mittelmeernetz hat für die Beförderung von Wein, Most und gepressten Trauben eine Wagenform eingeführt, welche sich für diesen Zweck im Gebrauch am besten bewährt hat. Das Untergestell ist der gewöhnliche eiserne Rahmen auf 2 Achsen, auf welchem ein cylindrischer Kessel von starkem Blech ruht, welcher — das Durchschnittsgewicht von Wein zu Grunde gelegt — eine Tragfähigkeit von 12 t bezw. einen Rauminhalt von 12 500 l hat. In dem Kessel befindet sich eine schräge durchlaufende durchlöcherte Scheidewand, denselben immer in 2 Abtheilungen zerlegend; auf jedem Kesselende befindet sich oben ein geräumiger Dom mit gut schliessendem zurückzuschlagendem Deckel, dem Zwecke bequemer Füllung und der Prüfung des Inhalts dienend, sowie auch das Einsteigen behufs etwaiger Reparaturen gestattend. Ausserdem befindet sich oben unter besonderem Deckel ein Ventil, welches das Entweichen der sich bei der Gährung des Mostes usw. bildenden überflüssigen Gase gestattet; alle 3 Oeffnungen können an ihren fest anschliessenden Deckeln regelrecht plombirt werden, ebenso wie die weiteren Oeffnungen. Zu diesen gehören in den Kesselböden einige Hähne bezw. Rohransätze zum Ablassen der Flüssigkeit mittelst anzuschraubender Rohre oder Schläuche, sowie eine besondere gut anschliessende Klappe zur Entfernung der festeren etwa zurückbleibenden Bestandtheile an Trestern usw. Alle Vorrichtungen entsprechen einer leichten Handhabung bei Füllung und Entleerung, einem sicheren Verschluss auch im steuerlichen Sinne und einer sauberen zweckentsprechenden Behandlung der Flüssigkeit selber.

Betriebsstörungen. Durch die zu Anfang Oktober dieses Jahres stattgefundenen Regengüsse waren vielfach wiederum recht unliebsame Unterbrechungen des Eisenbahnverkehrs herbeigeführt worden, welche in dem Zeitraume einer gerade sehr lebhaften Verkehrsanschwellung sich doppelt fühlbar machten. Unter die umfangreicheren Verheerungen waren die des Flusses Reno auf der Linie Bologna-Pistoja zu rechnen, bestehend in: 1. Zusammenbruch dreier Bogen der grossen gemauerten Brücke bei Bologna; 2. Fortschwemmen des Zuführungsdammes an dem rechten Landstoss der eisernen Brücke zu Pioppe di Salvaro auf eine Länge von 60 m, während die Brücke selber in ihren beiden Landstössen, beiden gemauerten Pfeilern und den drei eisernen Bogen anscheinend unversehrt geblieben; 3. Einsturz zweier Bogen der gemauerten Brücke bei Riola. Behufs ununterbrochener Fortführung des Verkehrs wurde derselbe vorübergehend auf die Linien Florenz-Faenza und Bologna-Ferrara-Verona übergeleitet, sowie auch auf der Linie Piacenza-Bologna für den Personenverkehr ein Auskunftsmittel durch Umsteigen auf die Pferdebahnen zwischen Bologna und Borgo Panigale gefunden; gleichzeitig ist aber auch der Bau kräftiger hölzerner Nothbrücken in Angriff genommen. Die Brücke bei Bologna, welche für den ganzen regelmässigen Verkehr betriebssicher sein muss, hat die Firma Aug. Brambilla & Co. in Mailand gebaut; inzwischen ist die Beschaffenheit und Betriebssicherheit dieser Nothbrücke von einem besonderen Ausschuss geprüft und begutachtet worden. Dieser Ausschuss hat sich gleichzeitig die Ermittelung vorbehalten, ob bezüglich der eingestürzten Brücke eine Wiederherstellung oder ein Neubau angezeigt erscheine.

Zu Anfang November dieses Jahres haben wieder verschiedene, zum Glück mehr vereinzelte schadenbringende Wolkenbrüche stattgefunden. Die schlimmste Störung hat der Einsturz eines Brückenbaues zwischen Cassino und Rocca d'Evandro (Linie Rom-Neapel) gerade während der Ueberfahrt eines gemischten Zuges mit sich gebracht. Zwei Zugmaschinen und 6 Wagen Vieh sind hinabgestürzt; zum Glück blieben die Personenwagen und übrigen Güterwagen auf dem Bahndamm und in den Schienen und wurden unversehrt nach Cassino zurückgebracht. Leider sind die beiden Maschinenführer und beide Heizer ums Leben gekommen. Das zerstörte Bauwerk war keine eigentliche Brücke im gewöhnlichem Sinne, sondern eine Bahnüberführung über eine Landstrasse, welche letztere sich durch die plötzlich herabgestürzte Wassermenge und die besonderen Geländeformen bezw. Gefällverhältnisse in einen kräftigen Strom verwandelt hatte. Bis zur Herstellung einer Nothbrücke in Holz fand Umsteigen der Reisenden und Umladung des Gepäcks wie des Eilguts bis zu 50 kg an der Unfallstelle statt.

Vertretung in Köln. Die Verwaltung der Mittelmeerbahnen hielt es schon längst für wünschenswerth, in Deutschland eine besondere Vertretung für die eigenen Verkehre mit dem Deutschen Reiche und auch für die Anschlüsse der Nachbarländer zu haben. Zu diesem Zweck hat sie ein Abkommen mit dem Hause C. A. Niessen in Köln a/Rhein getroffen, bekannt als Generalagentur für die London-Chatham-Dover Bahn, als Agentur für die Niederländischen Eisenbahnen und Schifffahrt, als Vertretung erster Englischer Banken und mit den Deutschen Bahnverwaltungen in Beziehung stehend.

Winterfahrplan. Mit 1. November d. J. ist derselbe in Kraft getreten und gleichzeitig ist für sämmtlichen Bahndienst auf allen Linien demselben die Mitteleuropäische Zeit zu Grunde gelegt worden, welche gegen die bisher gebräuchliche Zeitbestimmung des Meridians von Rom genau 10 Minuten vorgeht. Am gedachten Tage ist ausser dieser Zeitregelung auch die bisherige Zählung der Stunden nach 12 vormittägigen und 12 nachmittägigen in Fortfall gekommen und die vormals landesüblich gewesene Zählung nach 24 Tagesstunden von 0 bis 24 amtlich allgemein wieder eingeführt worden, dergestalt, dass die

Nachmittagsstunden 1, 2, 3 usw. jetzt mit 13, 14, 15 usw. bezeichnet werden.

Gleichzeitig ist durchweg der früher viel befolgte Gebrauch aufgegeben worden, dass die äusseren Bahnhofsuhren gegen die inneren einen Vorsprung um Zeiträume bis zu 5 Minuten besassen; alle Bahnuhren zeigen nunmehr durchgängig die gleiche Zeit an.

Neuer Anschlussverkehr zwischen dem Deutschen Reich und Italien. Nachdem in Deutschland durch den neuen Winterfahrplan der unmittelbare Verkehr Berlin-Stuttgart wesentlich verbessert worden, hat sich ein direkter Anschluss hieran in einer Fortsetzung nach Italien (über Stuttgart-Zürich) anknüpfen lassen, wie folgt:

10.36	Abf.	ab Berlin Anhalter Bahnhof	Ank.	6.04
10.35	Abf.	ab Dresden	Ank.	6.56
1.20	„	Leipzig	„	3.22
5.53	„	Markt=Redwitz	„	11.05
8.33	„	Nürnberg	„	7.52
1.02	Ank.	Stuttgart	Abf.	3.50
1.50	Abf.		Ank.	3.10
9.16	Abf.	Zürich	Ank.	7.37
7.52	Ank.	Mailand	Abf.	10.20
9.15	Abf.		Ank.	10.00
12.18	Abf.	Genua	Abf.	6.58
11.30	„	Rom	„	8.10
7.10	Ank.	Neapel	„	10.45

Direkter Wagenlauf: Rom-Mailand, Mailand-Stuttgart, Stuttgart-Nürnberg-Markt=Redwitz und Markt Redwitz-Berlin.

Ausser vorstehenden Zügen, welche in Italien seitens des Mittelmeernetzes gestellt werden, hat die Adriaverwaltung noch einen Anschlusszug eingeschaltet, welcher in Rom um 9.15 abgeht und über Florenz in Mailand um 9.45 eintrifft, in umgekehrtem Sinne in Mailand um 11.30 abfährt und über Florenz in Rom um 11.50 anlangt.

Tarifarisches. Auf Anstehen des Ministerii der öffentlichen Arbeiten ist von den Verwaltungen der drei grossen Netze ein ermässigter Tarif für die Beförderung von Fabrik- und Handarbeitern aufgestellt worden.

Auf gleiche Veranlassung, unterstützt durch die Ministerialabtheilungen für Landwirthschaft, Handel und Gewerbe, hat die Verwaltung der Südbahnen für das Adrianetz einen Ausnahmetarif für die Frachtgutbeförderung von Trinkwasser in Kesselwagen, wie in Gefässen von wasserdichtem Stoff angenommen, vorläufig auf 1 Jahr.

Das Portugiesische Eisenbahn-Schuldrecht.

Aus Anlass der Zahlungsschwierigkeiten der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft hat man es in Portugal unternommen, das Eisenbahn-Schuldrecht nach Spanischem Muster allgemein zu regeln. Die bezügliche Königliche Verordnung ist Anfang November d. J. unterzeichnet und im „Diario“ erschienen; sie bestimmt folgendes:

Art. I. Die Gesellschaften, welche Konzessionen für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen erhalten haben oder die sich in Zukunft zu diesem Zwecke bilden werden, können nur am Orte ihres Verwaltungssitzes nach den Bestimmungen des gemeinen Rechts gerichtlich belangt werden.

§ 1. Bei dem gegen sie eingeleiteten gerichtlichen Verfahren und den Erkenntnissen des Rechtsstreites, die etwa gegen sie ergehen, haben sich die Gerichte a) auf die Vorschriften und die Bedingungen des Vertrages oder der Konzession, b) auf die Eisenbahngesetze und Verordnungen, c) auf die in gegenwärtiger Verordnung aufgestellten Regeln und Vorschriften zu stützen.

§ 2. Die Anwendbarkeit dieser Bestimmungen richtet sich besonders nach der Form des Rechtsstreites, nach der Art und dem Gegenstande des Rechtshandels; auf die gewöhnliche Gesetzgebung muss indessen für die nicht vorgesehenen Fälle und auch dann zurückgegriffen werden, wenn ihre Anwendung weder den Bestimmungen der genannten Rechtsurkunden widerspricht, noch mit ihnen unverträglich ist.

§ 3. Die Mitwirkung des Staatsministeriums hat bei allen auf Grund der gegenwärtigen Verordnung eingeleiteten Rechtsstreitigkeiten zu erfolgen.

Art. II. Um die Schulden dieser Gesellschaften zurückzuzahlen, darf man nur Beschlag legen: a) auf die Reineinnahmen nach Abzug aller Verwaltungs-, Betriebs- und Unterhaltungskosten; b) auf den bei öffentlicher Versteigerung erzielten Verkaufspreis der Konzession; c) auf die Vermögensbestände, die nicht als Zubehör der Bahn anzusehen und auf die Bauten sowie Materialien, die zur Erhaltung und zum Betriebe der Linien nicht erforderlich oder bestimmt sind; d) auf den schon fälligen oder noch nicht fälligen Restbetrag, welcher bis zur Vollzahlung des gezeichneten Kapitals auf die Antheilscheine noch einzuzahlen ist; e) auf die Gutachten dritten Personen gegenüber.

Art. III. Wenn ein Inhaber einer Schuldverschreibung oder irgend ein anderer rechtmässiger Gläubiger die Zahlung seines Guthabens auf gerichtlichem Wege erreichen will, so hat er bei dem zuständigen Richter zu beantragen, dass die schuldende Gesellschaft auf den der Ladung folgenden zweiten Gerichtstag unter Androhung der Verurtheilung beim Nichterscheinen vorgeladen werde, um sich über den Rechtsanspruch oder die Beweisurkunde zu erklären.

§ 1. Wenn der Rechtsanspruch und die Verpflichtung anerkannt werden, so gilt die Klage als beendet und wird durch ein vollstreckbares Urtheil abgeschlossen; wird dagegen der Rechtsanspruch anerkannt, die Verpflichtung aber bestritten, oder werden alle beide bestritten, so muss das Verfahren unter der gewöhnlichen Form bis zum endgültigen Erkenntniss fortgesetzt werden.

§ 2. Im Falle der Vollstreckbarkeit des Urtheils hat der Richter eine Frist von 14 Tagen festzusetzen, innerhalb deren die Gesellschaft Zahlung leisten kann, oder aber dem Gericht eine Uebersicht ihrer Einnahmen sowie der allgemeinen Verwaltungs-, Betriebs- und Unterhaltungskosten der ihr konzessionirten Linien während der letzten 12 Monate und ausserdem eine Uebersicht der fälligen oder im nächsten Halbjahr fällig werdenden Schulden vorzulegen hat.

§ 3. Wenn die Gesellschaft nicht Zahlung leistet oder wenn sie in der angegebenen Frist die geforderten Rechnungen nicht vorlegt, so wird sie für zahlungsunfähig erklärt. Legt sie diese Urkunden vor und beweisen sie, dass die Gesellschaft ein genügendes Guthaben besitzt, um die fällig oder in einem halben Jahre fällig werdenden Schulden zu decken, so wird sie gemäss den Bestimmungen des Art. II gepfändet. Ergeben die vorgelegten Urkunden, dass kein Guthaben vorhanden ist, oder dass es nicht ausreicht, um die genannten Schulden zu decken, so legt der Richter der Gesellschaft auf, innerhalb 14 Tagen eine Vermögensaufstellung (Guthaben und Schuld), die Rechnungsbücher und Beläge einzureichen.

§ 4. Die Vermögensaufstellung (Bilanz) muss von einem Bericht begleitet sein, der angibt: a) die Namen der Gläubiger auf Grund von Gehalt oder Besoldungen, Enteignungen, Dienstleistungen oder Entschädigungen, Bauten und Materialien; b) die ausgegebenen Schuldverschreibungen, ihre Nummern, ihr Nennwerth, ihr Handelswerth am Tage der Vermögensaufstellung, die fälligen und nicht eingelösten Zinsscheine, die fälligen und nicht erfolgten Tilgungen; c) die Namen der anderen Gläubiger.

§ 5. Schuldverschreibungen, deren Ausgabe genehmigt, aber noch nicht erfolgt ist, dürfen weder in dem ebengenannten Verzeichniss noch in der Vermögensaufstellung aufgeführt werden, auch wenn sie als Bürgschaft für eine Schuld der Gesellschaft hinterlegt worden sind.

Art. IV. Die Zahlungsunfähigkeit wird ausserdem in folgenden Fällen erklärt: a) auf Antrag der Gesellschaften selbst, die alsdann ihre Vermögensaufstellung nebst Gläubigerliste, ihre Rechnungsbücher nebst Belägen vorzulegen haben; b) infolge einer an den Richter gelangenden amtlichen Mittheilung der Regierung, in der sie sich als Gläubiger der Gesellschaft erklärt und urkundlich nachweist, dass die Gesellschaft nicht imstande ist, alle von ihr eingegangenen Verpflichtungen zu erfüllen. In diesem Falle wird die Zahlungsunfähigkeit ohne weitere Förmlichkeit während der Sitzung vom Richter erklärt.

Art. V. Das die Zahlungsunfähigkeit erklärende Erkenntniss wird im „Staatsanzeiger“ veröffentlicht und hat folgende Wirkungen: a) die sofortige Einstellung aller gegen die Gesellschaft schwebenden Pfändungsklagen und die Zurückweisung der Einleitung solcher Klagen; b) die Verpflichtung für die Gesellschaft, innerhalb 2 Monaten einen Entwurf zum Vergleich (convençao) mit ihren Gläubigern vorzulegen; c) die Verpflichtung, alle 14 Tage die nach Abzug der Verwaltungs-, Betriebs- und Unterhaltungskosten verbleibenden Reineinnahmen der konzessionirten Linien an die Allgemeine Hinterlegungskasse abzuführen.

Art. VI. Der Entwurf zum Vergleich mit den Gläubigern wird dem Richter vorgelegt, der ihn im „Staatsanzeiger“ und in zwei der bedeutendsten Zeitungen von Paris, Berlin und London veröffentlichen lässt; man kann zugleich die Veröffentlichung in den Hauptstädten anderer Länder fordern.

§ 1. Im Verein mit der Veröffentlichung wird ein Aufruf erlassen, der die Gläubiger auffordert, innerhalb 3 Monaten zu erklären, ob sie den von der Gesellschaft vorgeschlagenen Vergleich annehmen oder verwerfen.

§ 2. Die Genehmigung oder Verwerfung kann einzeln oder durch eine Gesammterklärung der verschiedenen Gläubiger vermittelst Schreibens an den Richter erfolgen.

§ 3. Wenn die Gläubiger Inhaber von Schuldverschreibungen sind, so muss ihre Erklärung von dem Hinterlegungsschein über die Schuldverschreibungen oder Zinsscheine be-

gleitet sein; diese Hinterlegung muss entweder am Sitze der schuldenden Gesellschaft oder bei einem Portugiesischen Konsulat oder einer in- oder ausländischen Bank erfolgen und darf ohne ausdrückliche Genehmigung des Richters nicht zurückgezogen werden. Die Erklärung der anderen Gläubiger wird unter Bezug auf die Gläubigerliste der Gesellschaft festgestellt.

Art. VII. Der Vergleich wird genehmigt oder verworfen, wenn er in diesem oder jenem Sinne die Stimmen von Gläubigern, welche $^2/_3$ der Gesammtschuld der Gesellschaft vertreten, vereinigt.

§ 1. Wenn nach Ablauf der dreimonatlichen Frist weder die Stimmen für noch wieder die Annahme die erforderlichen $^2/_3$ ausmachen, so ordnet der Richter eine neue Veröffentlichung und einen neuen Aufruf der Gläubiger an, damit sie, soweit es noch nicht geschehen ist, ihre Stimme innerhalb 2 Monaten in der angegebenen Form abgeben.

§ 2. Nach Ablauf dieser Frist wird der Vergleich als genehmigt oder verworfen betrachtet, wenn die Gesammtheit der zustimmenden Erklärungen ein höheres Kapital vertritt als diejenige der Ablehnungen, und umgekehrt.

§ 3. Im Falle der Genehmigung wird der Vergleich vom Richter bestätigt und erhält dadurch sowohl für die Gesellschaft als auch für die Gläubiger bindende Kraft.

Art. VIII. Wenn die Zahlungsunfähigkeit in der vorgeschriebenen Form erklärt ist, so wird die Gesellschaft durch einen Ausschuss verwaltet, der von der Regierung ernannt wird und aus 9 Mitgliedern besteht; davon vertreten 3 die Regierung, 3 werden aus den Verwaltungsräthen der Gesellschaft und die anderen 3 aus den Hauptgläubigern gewählt. In diesem Falle werden die gesetzlich gewählten, geschäftsführenden Körperschaften einfach berathende Körperschaften, an die sich der Ausschuss wenden kann, wenn er es für zweckmässig hält.

§ 1. Falls die Gesellschaft schon zahlungsunfähig ist zu der Zeit, wo die Regierung eine bezügliche Erklärung beim Richter erwirkt, so kann die Regierung ohne Verzug den Ausschuss zur Verwaltung ernennen.

§ 2. Die Aufgaben dieses Ausschusses sind: a) das Unternehmen für Rechnung der Gesellschaft zu verwalten; b) die für die Neubildung der Gesellschaft erforderlichen Einrichtungen auszuarbeiten und vorzuschlagen und der Regierung die Aenderung zu unterbreiten, welche gemäss diesen Einrichtungen und den Bestimmungen des Art. X des gegenwärtigen Gesetzes an den Konzessionsurkunden und Satzungen vorgenommen werden müssen.

Art. IX. Der Vergleich kann Vorrechte für gewisse Gruppen von Schuldverschreibungen, sowie für die Zahlungsweise der Zinsen als auch des Kapitals einführen.

Art. X. Die Vergleiche, die nach den Bestimmungen der gegenwärtigen Verordnung erfolgen, dürfen dem Gerichte erst vorgelegt werden, nachdem sie die Genehmigung der Regierung bezüglich der Interessen des Staates erhalten haben; diese Genehmigung muss im „Staatsanzeiger" veröffentlicht werden und sich auf folgende Anordnungen gründen:

§ 1. Der Vergleich muss gewährleisten: a) das Verstaatlichungsrecht nach der ursprünglichen Konzession und bei derjenigen Aenderung der Verträge, die zur leichteren Ausübung dieses Rechtes für nothwendig oder zweckmässig erachtet werden; b) die Vertretung der Gläubiger in der Verwaltung der Gesellschaft; c) ein wirksames Einwirkungs- und Aufsichtsrecht des Staates bezüglich der Verwaltung der Gesellschaft; d) das Recht der Regierung, die Beschlüsse der Gesellschaften bezüglich Ausgabe von Antheilscheinen oder Schuldverschreibungen, bezüglich Erwerbung oder Verpachtung von Linien, bezüglich allgemeiner Unternehmerverträge und bezüglich aller Verwaltungshandlungen, die den Gesetzen, Satzungen oder Staatsinteressen zuwiderlaufen, zu verschieben und aufzuheben.

§ 2. In die zweimonatliche Frist zur gerichtlichen Vorlage des Vergleichsentwurfs ist nicht die Zeit einbegriffen, die zwischen der Einreichung des Vergleichs an die Regierung und der Veröffentlichung ihrer bezüglichen Entschliessung verstreicht.

Art. XI. Die Gesellschaft wird in folgenden Fällen für bankbrüchig erklärt: a) wenn sie die gerichtliche Vorlage des Vergleichsentwurfs in der vorgeschriebenen Frist verabsäumt; b) wenn die Regierung die Genehmigung des ihr vorgelegten Entwurfs verweigert; c) wenn der Vergleichsentwurf als abgelehnt von den Gläubigern angesehen werden muss; d) wenn die Gesellschaft, nachdem der Vergleich genehmigt und bestätigt ist, nicht alle Bedingungen erfüllt.

In letzterem Falle kann der Konkurs nur erklärt werden, wenn es ein oder mehrere Gläubiger, die wenigstens $^1/_{20}$ der Gesellschaftsschuld vertreten, beantragen.

Art. XII. Sobald der Bankbruch erklärt ist, wird vom Richter ein Finanzrath aus 2 Verwaltungsräthen und 3 Hauptgläubigern gebildet und dieser unter den Vorsitz eines Regierungsvertreters mit entscheidender Stimme gestellt.

§ 1. Wird der Bankbruch der Gesellschaft zu einer Zeit erklärt, wo sie unter Leitung des gemeinschaftlich von Regierung, Gesellschaft und Gläubigern erwählten Ausschusses steht, so hat dieser die Befugnisse des Finanzraths, der dann nicht ernannt wird.

§ 2. Die Aufgaben des Finanzraths sind: a) die fahrende und liegende Habe der Gesellschaft zu verwalten; b) für den Betrieb und die Unterhaltung der Linien zu sorgen; c) alle 14 Tage die Reineinnahmen des Unternehmens entweder an die allgemeine Hinterlegungskasse oder an die Bank von Portugal abzuführen; d) zur Bestandsaufstellung, Beschreibung und Abschätzung der Linien, Baulichkeiten, zugehörigen und daran hängenden Gegenstände, Maschinen, Werkzeuge, Geräthe, Materialien und der anderen Güter fahrender oder liegender Habe, die Eigenthum der Gesellschaft sind, zu schreiten; e) bei der Regierung die Verdingungsausschreibung der Konzession für die noch übrige Konzessionszeit zu beantragen.

§ 3. Die geschäftsführenden Körperschaften der Gesellschaft hören, sobald der Bankbruch erklärt ist, in jeder Beziehung auf zu bestehen.

Art. XIII. Die Regierung macht die Vergebung mittelst öffentlicher Verdingung 6 Monate vorher bekannt; in dem Ausschreiben werden die Konzessionsbedingungen, die vom Bewerber zu gebenden Bürgschaften und die Art der Verdingung mitgetheilt.

§ 1. Die Grundlage der Verdingung wird nach dem Schäzungswerthe der Bestandsnachweisung unter Abzug der von der Regierung gezahlten Beihilfen und Unterstützungen, sowie des Werthes der etwa vom Staate unentgeltlich überlassenen Ländereien berechnet.

§ 2. Die Konzession wird dem Meistbietenden zugesprochen.

§ 3. Der mit dem Zuschlag bedachte Bewerber darf von der Konzession erst Besitz nehmen, nachdem er den Verdingungspreis erlegt oder nach einstimmiger Genehmigung des Finanzraths bezw. des Ausschusses die Zahlung gerichtlich sichergestellt hat.

§ 4. Der mit dem Zuschlag bedachte Bewerber tritt mit voller Wirkung an die Stelle des ursprünglichen Konzessionsinhabers in allen Verwaltungs-, Verkehrs-, technischen und rechtlichen Beziehungen, die seit dem Zeitpunkte der Besitznahme angeknüpft sind.

Art. XIV. Auch wenn der neue Konzessionsinhaber in den Besitz der Konzession getreten ist, bleibt der Finanzrath bezw. Ausschuss bestehen, um die Abrechnung des Vermögens und der Schuld der Gesellschaft, die Eintheilung und Befriedigung der Gläubiger nach den Bestimmungen der allgemeinen Gesetze und der gegenwärtigen Verordnung vor dem Gerichte fortzusetzen.

Art. XV. Wenn die Verdingung nicht zum Verkauf der Konzession führt, so beruft der Finanzrath bezw. Ausschuss eine allgemeine Versammlung aller Gläubiger und schlägt ihnen vor, sich mit Genehmigung der Regierung zu einer Gesellschaft zusammenzuschliessen und das Unternehmen unter Beachtung der ursprünglichen Konzessionsbedingungen bis zum Ablauf der Konzession zu verwalten und zu betreiben.

§ 1. Dieser Beschluss wird rechtsgültig, wenn er die Mehrheit der Gläubiger auf sich vereinigt.

§ 2. Hat sich die Gesellschaft gebildet und ist in den Besitz der Verwaltung getreten, so werden die Betriebserträge alljährlich dazu verwendet, die Schulden der bankbrüchigen Gesellschaft zu tilgen; dabei ist auf die Bedeutung der Schulden und die vom Gericht unter Beachtung des Art. XXVII etwa zugegebene Vorrechtsstellung Rücksicht zu nehmen.

Art. XVI. Wenn die Gläubiger beschliessen, keine Gesellschaft zu bilden, oder wenn dieser Vorschlag nicht die gesetzliche Anzahl Stimmen auf sich vereinigt, oder wenn die Versammlung nicht zustande kommt, so ergreift die Regierung Besitz von den Linien mit allen festen und Fahrbetriebsmitteln, Baulichkeiten und sonstigem Zubehör, verwaltet und betreibt sie für Staatsrechnung oder ertheilt die Konzession einer anderen Unternehmung, wie es in einem besonderen Gesetze bestimmt werden wird.

Art. XVII. Wenn der Staat Gläubiger einer bankbrüchig oder zahlungsunfähig gewordenen Gesellschaft ist, so sind für die Rückzahlung seines Guthabens und der entsprechenden Zinsen folgende Vorrechte einzuräumen: a) die aus baaren Zahlungen des Staatsschatzes herrührenden Guthaben sind in gleicher Münze zurückzuzahlen; b) die aus der Uebergabe auswärtiger Schuldverschreibungen herrührenden Guthaben sind in Gold zurückzuzahlen; c) der Werth der ausländischen Münzen und Werthpapiere ist nach dem Börsenkurse desjenigen Tages, an dem die Uebergabe durch den Staatsschatz stattgefunden hat, zu berechnen; d) in den laufenden Rechnungen zwischen der Gesellschaft und dem Staate sollen die Bedin-

gungen des Zinssatzes und der Kapitalisation gegenseitig die gleichen sein.

Art. XVIII. Alle früheren Gesetze, soweit sie der gegenwärtigen Verordnung widersprechen, werden aufgehoben.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

v. O. **Strassenbahnanlage als Strassenmiethe.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Ber.-Richter verkennt, dass der Strassenkörper, welcher die ihm eingefügten Geleise zu tragen und zu halten hat, mit seinen von dieser Vorrichtung getroffenen Theilen dem Eigenthümer der Strassenbahnanlage dienstbar gemacht wird und zwar zu einem Zwecke, welcher ausserhalb des gemeinen Gebrauchs der Strasse liegt. Diese Dienstbarmachung gewährt der Klägerin ein eingeschränktes Gebrauchsrecht, welches, da es auf Vertrag beruht und gegen Entrichtung eines bestimmten Geldbetrages für einen festbegrenzten Zeitraum eingeräumt ist, sich als Miethe darstellt. Diese Auffassung wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass nicht der ganze Strassenkörper in den Miethsbesitz des Klägers überging und dass andere Personen im öffentlichen Strassenverkehr über die gleichzeitig als Pflasterkörper dienenden Schienen, ohne sie jedoch als Geleise zu benutzen, hinweggehen und fahren dürfen. Auch verliert das vorliegende kontraktliche Verhältniss nicht dadurch die Natur der Miethe, dass nicht nur das Recht, sondern auch die Verpflichtung der Klägerin zur Unterhaltung des Strassenbahnbetriebes bedungen worden ist.“ (Erk. des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 27. März 1893 in S. Fiskus / Berliner Pferdeeisenbahn; R. 377/92; Preuss. Verwalt.-Bl. Bd. XV S. 30.)

Personalnachrichten.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der Regierungsassessor Dr. Ernst August Leese zu Strassburg i. Els. ist zum Regierungsrath und Mitglied der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb. Die Eisenerz-Frachtsätze von Dortmund K. M. und Düsseldorf-Lierenfeld nach Heissen werden auf 0,16 bezw. 0,15 ℳ für 100 kg berichtigt.

Köln, den 30. November 1893. (2637)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Oldenburgische Staatsbahn. Staatsbahn-Güterverkehr Elberfeld etc.-Oldenburg. Die Bekanntmachung vom 17. d. Mts. wird dahin berichtigt, dass die anderweiten Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Leichlingen, Ohligs, Sohlingen-Nord, Solingen-Süd und Solingen-Weyersberg nicht mit dem 1. Dezember d. J., sondern erst am 3. Januar n. J. in Kraft treten. (2638B)

Oldenburg, den 30. November 1893.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung auf der eingeleisigen, normalspurigen Sekundärbahn Waldheim-Rochlitz. Am 7. d. Mts. wird die eingeleisige, normalspurige, 20,6 km lange Bahnstrecke Waldheim-Rochlitz dem allgemeinen Verkehre übergeben werden. Der Betrieb erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, sowie der für den Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements. Die neue Linie enthält ausser den Anschlussbahnhöfen Waldheim und Rochlitz die für den vollen Verkehr eingerichteten Bahnhöfe Hartha und Geringswalde und die Haltestellen Arras, Obstmühle und Döhlen bei Rochlitz, welche dem Personen- und beschränkten Güterverkehre dienen sollen. Die Tarife für die Personen- und Gepäckbeförderung werden auf den Verkehrsstellen ausgehängt werden. Für die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren gelten die normalen Frachtsätze.

Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in dem bei allen Stationen zu erlangenden Nachtrage zum Kilometerzeiger der Sächsischen Staatseisenbahnen enthalten.

Dresden, am 2. Dezember 1893. (2639)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien wird am heutigen Tage die an der Linie Kufstein-Ala zwischen den Stationen Schwaz und Fritzens gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Terfens als Station unter der nunmehrigen Bezeichnung „Terfens-Weer“ für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 4. Dezember 1893. (2640)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für Getreidesendungen, welche sofort und später in Konstanz mit der Bahn über Allensbach in Wagenladungen ankommen und von da mit der Bahn über Allensbach in Wagenladungen spätestens innerhalb Jahresfrist wieder zum Weiterversand gelangen, werden unter den in den Reexpeditionsbestimmungen vom 1. Juni l. J. für Getreidetransporte enthaltenen Bedingungen Rückvergütungen gewährt, über deren Höhe die Güterverwaltung Konstanz nähere Auskunft ertheilt. (2641)

Karlsruhe, den 30. November 1893.
Generaldirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandsgütertarif. Mit Gültigkeit vom 15. November l. J. ist die Station Rottendorf in die Abtheilung C des Heftes 1, Theil II, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbandsgütertarifs vom 1. März 1892 mit nachstehenden Anstossbeträgen an die Entfernungen und Frachtsätze für Nürnberg C. B. aufgenommen:

Kilometer	Eilgut	Stückgutklassen		Wagenladungsklassen				Spezialtarife			
		I	II	A I	B	C I	C II	A II	I	II	III
	Anstossbeträge in Mark für 100 kg										
95	2,08	1,04	1,04	0,64	0,57	0,64	0,57	0,48	0,43	0,34	0,21

München, den 24. November 1893. (2642)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Verkehr Magdeburg-Oldenburg. Am 1. Dezember d. J. wird die Station Grabstede der Oldenburgischen Staatsbahn in den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen, zunächst jedoch nur für den Versand von Gütern des Spezialtarifs III; vom gleichen Tage ab werden die Tarifentfernungen für die Oldenburgische Station Bockhorn ermässigt.

Das Nähere ist bei den betreffenden Abfertigungsstellen zu erfahren.

Magdeburg, den 30. Nov. 1893. (2643)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1893 gelangt für Eisensendungen des Spezialtarifes III bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg von Bous, Station der K. Eisenbahndirektion Köln (linksrh.), nach Komotau, Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, ein Frachtsatz von 1,73 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, im November 1893. (2644)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1894 tritt als Theil IV Heft 1 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbandsgütertarifes ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und von Borke (Rinde) zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Salzburg und Tirol) und der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Oesterreichische Linien) einerseits und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft.

Durch diesen Tarif wird aufgehoben Theil IV Heft 1 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Güterverkehr vom 1. September 1889 nebst Nachträgen.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Februar 1894.

München, den 27. November 1893. (2645)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.) **Theil IV Heft 2 Abtheilung B vom 1. Januar 1894.** Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 gelangt ein **Ausnahmetarif für die Beförderung von**

Rinden Europäischer Holzarten zwischen Stationen der K. Ungarischen Staatseisenbahnen, der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Ungarische Linien), der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der K. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn einerseits und Stationen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen, der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckar-Eisenbahn, der K. Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. und der K. Eisenbahndirektion Köln (linksrh.) andererseits zur Einführung.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1887 nebst Nachträgen aufgehoben. Insoweit Erhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Februar 1894.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen um den Preis von 0,20 *M.* = 10 kr. Oesterr. Währung erhältlich.

München, im November 1893. (2646)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.) Theil VI Heft 2 vom 1. Januar 1894. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, frischem und getrocknetem, zwischen Stationen der K. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betrieb stehenden Lokalbahnen, der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Ungarische Linien), der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der K. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn einerseits und Stationen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen, der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckar-Eisenbahn, der südlichen Stationen der K. Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. und der südlichen Stationen der K. Eisenbahndirektion Köln (linksrh.) andererseits zur Einführung.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 10. Oktober 1891 aufgehoben. Soweit Frachterhöhungen eintreten und Frachtsätze ohne Ersatz zur Aufhebung gelangen, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Februar 1894 in Geltung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen um den Preis von 0,50 *M.* = 25 kr. Oesterr. Währung erhältlich.

München, im November 1893. (2647)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Bis zum Erscheinen des nach unserer Bekanntmachung vom 18. November l. J. am 1. Januar 1894 zur Einführung gelangenden neuen Gütertarifes für den Binnenverkehr der Main-Neckar-Eisenbahn ertheilt über die eintretenden Erhöhungen das diesseitige Güter-Tarifbüreau Auskunft.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen ergänzenden Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind von den Landesaufsichtsbehörden genehmigt worden.

Darmstadt, den 30. Nov. 1893. (2648)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Mit Gültigkeit vom 3. Dezember d. Js. ab werden die Artikel Ammoniakalaun, Chromalaun und Kalialaun aus der Klasse 10 in die Klasse 5 des Tarifs für den obenbezeichneten Verkehr versetzt, zunächst jedoch nur im Versande von Stationen der Preussischen, Sächsischen und Oldenburgischen Staatsbahnen sowie der Hessischen Ludwigsbahn.

Mit gleichem Zeitpunkte wird die Station Niedersedlitz der Sächsischen Staatsbahnen mit den Frachtsätzen der Stationsgruppe Freiberg, Grünhainichen etc. in den Tarif aufgenommen.

Altona, den 1. Dezember 1893. (2649)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Dezember d. J. treten Ausnahmefrachtsätze für Spielwaaren, sowie für Griffel, Märbel und Schiefertafeln im Verkehr von den Stationen Grünhainichen, Marienberg, Olbernhau, Pockau-Lengefeld, Voitersreuth, Waldkirchen und Zwota nach Frankfurt a. M. Hafen rechts- und linksmainisch in Kraft. Diese Sätze gelten für Griffel, Märbel und Schiefertafeln auch bei Zusammenladung mit Gütern des Spezialtarifs II wie Porzellan, Hohlglaswaaren etc.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 1. Dezember 1893. (2650)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Herausgabe des II. Nachtrages zum Deutsch-Russischen Getreide-Ausnahmetarif 1 a, Theil I (D. 2). Mit Gültigkeit vom 19. November/1. Dezember d. J. wird zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 1a, Theil I vom 1./13. August d. J. der II. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält direkte Frachtsätze für Getreide usw. von Russischen Verbandstationen nach Pillau über Wirballen zur überseeischen Ausfuhr. Druckstücke dieses Tarifnachtrages sind gegen 35 ₰ auf Station Pillau und Königsberg i. Pr. erhältlich.

Bromberg, den 29. Nov. 1893. (2651)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab werden ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Kokskohlen von den Stationen Kupferdreh und Werden eingeführt.

Elberfeld, den 1. Dezember 1893. (2652)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Die Station Ummendorf der Württembergischen Staatseisenbahnen wird mit sofortiger Gültigkeit in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Torfstreu und Torfmull von Almelo (Station der Holländischen Bahn und der Niederländischen Staatsbahn), Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen (Stationen der Niederländischen Staatsbahn) nach Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, gültig vom 15. September 1893 bis zum 1. September 1894, einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 3. Dezember 1893. (2653)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Verkehr. Zur Behebung entstandener Zweifel wird darauf hingewiesen, dass entsprechend der Absicht und Fassung des Ausnahmetarifs für Futtermittel von den Niederländischen Hafenstationen vom 1. September d. J. die Frachtsätze nur Anwendung finden, wenn die fraglichen Gegenstände thatsächlich zu Futterzwecken Verwendung finden. Die Gewährung der Frachtermässigung wird hiernach an die Erklärung im Frachtbriefe gebunden, dass der Versandgegenstand zu Futterzwecken bestimmt ist.

Elberfeld, den 1. Dezember 1893. (2654)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1893 gelangen für die Beförderung von ungeleimter Holzstoffpappe in Ladungen zu 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Von den Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft: Gloggnitz	Von den Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft: Ternitz
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
1. Station der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.		
Mannheim B. B. . .	3,22	3,17
2. Station der Pfälzischen Eisenbahnen.		
Ludwigshafen a/Rh.	3,27	3,22
3. Stationen der Hessischen Ludwigsbahn.		
Frankfurt a/M. Hafen (rechtsm.) . Frankfurt a/M. H. L. B. . . . . Frankfurt a/M. Ostbhf.	3,06	3,01
Gustavsburg . . .	3,18	3,13
Mainz C. B.	3,24	3,19
„ Hafen . . .	3,20	3,15
Mannheim H. L. B.	3,22	3,17
4. Stationen der K. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.		
Frankfurt a/M. Hafen (rechtsm.) . Frankfurt a/M. Sachsenhausen Staatsbhf. (auch Bebraer Bhf.) . . Frankfurt a/M. Staatsbhf. . . .	3,06	3,01
Kastel Hafen . . .	3,20	3,15
5. Station der Main-Neckar-bahn.		
Frankfurt a/M. Staatsbhf. M. N. B.	3,06	3,01

München, im November 1893. (2655)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Verkehr Elsass - Lothringen - Frankreich. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag VII zu Heft 14 des Theils II a des Deutsch - Französischen Gütertarifs und der Nachtrag X zu dem Tarif für die Beförderung von Fahrzeugen und

lebenden Thieren zwischen Elsass-Lothringen und Frankreich in Kraft.

Exemplare der Nachträge können von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 27. Nov. 1893. (2656)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits. (Tarif, Theil I, Abtheilung B.) Am 1. Januar 1894 wird ein neuer Theil I, Abtheilung B für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit treten.

Dieser Theil I, Abtheilung B enthält:
Allgemeine Tarifvorschriften,
Güterklassifikation,
Tarif für Nebengebühren und ein
Alphabetisches Inhaltsverzeichniss.

Hierdurch werden aufgehoben bezw. ersetzt:

Die Nachträge V vom 1. August 1892 und VI vom 1. Januar 1893 zum Tarif, Theil I vom 1. August 1888 für die Güterverkehre zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Niederlande einerseits und Oesterreich-Ungarn andererseits und der Belgisch-Oesterreich.-Ungarische Eisenbahn-Verbands-Gütertarif, Theil I vom 1. Juni 1891 sammt Nachtrag.

Exemplare dieses Theiles I, Abtheilung B werden demnächst von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 1. Dezember 1893. (2657)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Einhebung von Ueberfuhrsgebühren in Nowosielitza Vom Tage der Eröffnung des Russischen Bahnanschlusses in Nowosielitza werden bis auf weiteres für den Transport auf der Strecke Oesterr. Nowosielitza-Oesterr.-Russische Grenze und umgekehrt nachstehende Gebühren eingehoben:

	Ueberfuhrsgebühr	Manipulationsgebühr
	in Kreuzern Oe. W.	
Für Eilgüter pro 100 kg	13	8
„ Frachtgüter pro 100 kg	4	4,5
„ Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge:		
a) als Eilgut pro Stück	187	60
b) „ Frachtgut pro Stück	94	60
„ Nutzholz und Kohle pro 100 kg	2	4,5
„ explodirbare Güter „ 100 „	7	4,5
„ sperrige „ „ 100 „	5	4,5
„ Leichen bei Zahlung für das Ladegewicht des Wagens:		
a) als Eilgut pro 100 kg	13	8
b) „ Frachtgut pro 100 kg	4	4,5
„ Pferde, Fohlen und Maulthiere:		
a) als Eilgut 1 Stück	122	40
2 und mehr Stück pro Stück	61	20
b) „ Frachtgut 1 Stück	47	40
2 und mehr Stück pro Stück	25	20
„ Schweine als Frachtgut pro Stück	4	2,5
„ Schafe a) als Eilgut pro Stück	13	1
b) „ Frachtgut pro Stück	2	1
„ Grosshornvieh als Frachtgut 1 Stück	32	20
2 „	52	35
3 „	64	40
mehr als 3 „ pro Stück	18	10

Bei der Ermittelung der Ueberfuhrsgebühren werden je angefangene 10 kg für volle 10 kg, bei der Ermittelung der Manipulationsgebühr je angefangene 100 kg für volle 100 kg angenommen.

Die geringste Ueberfuhrsgebühr beträgt bei Eil- und Frachtgütern 11 kr. pro Sendung.

Wien, am 30. November 1893. (2658)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Verkehr Russisch-Oesterreichische Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze anderseits. Anwendung der Frachtsätze für Nowosielitza transit. Die in den Gütertarifen und in den Ausnahmetarifen für Getreide etc. für die obbezeichneten Verkehre enthaltenen Frachtsätze für Nowosielitza transit (beziehungsweise Zuczka transit) haben vom Tage der Eröffnung des Russischen Bahnanschlusses in Nowosilietza auf Sendungen, welche per Achse aus Russland in Nowosielitza anlangen, beziehungsweise von Nowosielitza per Achse nach Russland weiterbefördert werden, keine Anwendung. Dagegen gelten die fraglichen Frachtsätze von diesem Tage an:

1. für Sendungen, welche aus Russland per Bahn in Nowosielitza anlangen, beziehungsweise von Nowosielitza per Bahn nach Russland weiter befördert werden, und zwar im Kartirungswege, dann

2. für Sendungen, welche aus Rumänien per Achse in Nowosielitza anlangen, beziehungsweise von Nowosielitza per Achse nach Rumänien weiter befördert werden, in erstem Falle im Kartirungswege, in letzterem Falle im Rückvergütungswege.

Für die Kontrole der Erfüllung obiger Bedingungen gelten die betreffenden Vorschriften der angeführten Tarife.

Wien, am 30. November 1893. (2659)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Aufhebung von Tarifen. Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1894 treten folgende Tarife des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes sammt den hierzu gehörigen Nachträgen ausser Kraft, und zwar:

1. Tarif, Theil II — Heft A, vom 15. Oktober 1886 sammt Nachtrag I—IV.
2. Tarif, Theil II — Heft C, vom 1. Januar 1890 sammt Nachtrag I—III.
3. Tarif, Theil II — Heft E, vom 1. September 1890 sammt Nachtrag I und II.
4. Tarif, Theil II — Heft F, vom 1. April 1891 sammt Nachtrag I—IV.

Prag, am 28. November 1893. (2660)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Die am 2. Januar 1894 fällig werdenden Zinsscheine der $4^1/_2$ % Prioritäts-Obligationen der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft von 1874 werden
vom 23. Dezember d. J. ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und
vom 2. Januar 1894 ab bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst
eingelöst.

Magdeburg, den 2. Dezember 1893. (2661)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Ausschreibung von Schreibmaterialien. Die Lieferung der Schreib-, Zeichen-, Pack-, Lösch- und Kopirpapiere, Aktendeckel, Briefumschläge, Notizbücher, Tinten, Siegellacke, Stahl- und Zeichenfedern, Blei- und Buntstifte, Federhalter, Oblaten, Radirgummi, Gummi arabicum, Heftnadeln, Heft-Zwirn und Garn für 1894/95 soll vergeben werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 22. Dezember 1893, Vormittags 11 Uhr. Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Schreibmaterialien" versehen, versiegelt und postfrei zu obigem Termin an uns einzureichen. Lieferungsbedingungen können hier eingesehen oder gegen Einsendung von 50 ₰ in baar oder Briefmarken zu 10 ₰ entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 29. November 1893. (2662)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Ausschreibung auf Lieferung von Kleineisenzeug. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 50,3 t Schienenlaschen, 26,3 t Schienen-Unterlagskeile, 12,4 t Hakenplatten, 71,3 t Kleineisenzeug, bestehend aus Klemmplatten, Beilagen, Laschenfuss und Hakenschrauben und 63100 Stück stählernen, federnden Unterlagsringen. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine Donnerstag, den 14. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 1 ℳ in baar oder in Postmarken zu 10 ₰ postpflichtig entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 30. November 1893. (2663)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Main - Neckar - Eisenbahn. Vergebung von Betriebsmaterialien. Der Bedarf der für das Jahr 1894 erforderlich werdenden:

Brennmaterialien, Metallwaaren, Holzwaaren, Fettwaaren, Geräthschaften, Schreibmaterialien etc.

soll durch öffentliche Ausschreibung beschafft werden. Die Lieferungsbedingungen und Verzeichnisse der Materialien können bei dem Haupt-Magazinsverwalter hier eingesehen und auch auf frankirtes Verlangen gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden.

Bei der Materialverwaltung in Heidelberg liegen die Bedingungen und Verzeichnisse gleichfalls zur Einsicht bereit.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebote auf Materiallieferung für das Jahr 1894“ bis längstens Donnerstag, den 14. Dezember 1893, Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt an den Haupt-Magazinsverwalter hier einzusenden.

Darmstadt, den 1. Dezember 1893. (2664)
Der Ober-Betriebsinspektor.

Ausschreibung auf Lieferung von 649 Stück kiefernen Telegraphenstangen 7 m lang, 226 Stück desgleichen 8,5 m lang, 24 Stück desgleichen 10 m lang, sowie 303 Stück kiefernen Streben 5 m lang und 25 Stück desgleichen 6 m lang. Lieferungsort frei Breslau, Striegauerweiche. Eröffnungstermin Montag, den 11. Dezember 1893, Vormittags 11 Uhr.

Mit entsprechender Aufschrift versehene und versiegelte Angebote sind im Büreau der Telegrapheninspektoren — Brüderstrasse 32 — abzugeben, woselbst auch die Bedingungen gegen Zahlung von 60 ₰ verabfolgt werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 1. Dezember 1893. (2665)
Der Königliche Eisenbahn-Telegrapheninspektor.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn. Verkauf von Altmaterial. Die bei der diesseitigen Verwaltung angesammelten Altmaterialien, als:

- 180 t Eisenschienen Profil A = rd. 740 Stück je 7 m lang,
- 450 „ desgl. Profil B = rd. 2200 Stück je 7 m lang,
- 30 „ desgl. Profil A 4—7 m lang,
- 60 „ „ „ B 4—7 „ „
- 70 „ „ „ A und B 1—4 m lang,
- 510 „ desgl. Profil A und B unter 1 m lang,
- 20 „ Schmiedeeisenschrott (Nägel, Schrauben usw.),
- 6 „ Gusseisen (Weichenstühle usw.),
- 10 „ glatte Laschen, zu den Schienen Profil A passend,
- 60 „ desgl., zu den Schienen Profil B passend,

sollen verkauft werden und werden Bewerber aufgefordert, ihre Angebote bis zum 20. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, kostenfrei und versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterial“ an unser Materialienbüreau einzusenden, von welchem auch die Bedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden können.

Der Zuschlag wird am 30. Dezember d. J. ertheilt.

Oldenburg, den 28. Nov. 1893. (2666B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zur verantwortlichen Leitung des Betriebes einer grösseren Strassenbahn (mit Dampf- und Pferdebetrieb) **in der Stellung des Betriebsinspectors wird ein Maschineningenieur** mit gründlicher allgemeiner und technischer Bildung gesucht, welcher die Lokomotivführerprüfung bestanden hat, im Eisenbahn- und Werkstättenbetriebe erfahren, mit den allgemeinen Verwaltungsgeschäften vertraut, energisch, umsichtig und zuverlässig ist. Anfangsgehalt 5000 ℳ. Antritt sobald als möglich. Bewerber werden gebeten, sich schriftlich zu melden und eine Schilderung ihres Lebenslaufes und Abschriften ihrer Zeugnisse vorzulegen.

Berlin, Grossbeerenstrasse 88/89.
Centralverwaltung für Secundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

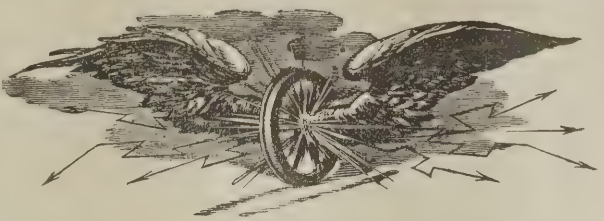
Patentverkauf oder Licenzertheilung.

Die Inhaber des D. R.-P. Nr. 57766, „Eisenbahn, bei welcher die Fahrzeuge auf sich wälzenden Radsätzen weiter rollen“ betreffend, (cf. u. A. amtl. Auszüge Patentbl. 1891, S. 786) wünschen ihre Patentrechte an inländische Fabrikanten abzutreten bezw. Letzteren Licenz zur Fabrikation zu ertheilen. Gefl. Anerbieten nimmt entgegen Patentanwalt Robert R. Schmidt, Berlin, Potsdamerstr. 141.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 96. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 9. Dezember 1893.

Dieser Nummer liegt Nr. 23 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Invaliditäts-, Kranken- und Unfallversicherung der Preussischen Staatsbahnen im Jahre 1892.

Die zur Ausführung der Reichsgesetze über die Invaliditäts-, Alters-, Kranken- und Unfallversicherung, sowie zur Bethätigung einer weiteren Fürsorge der Verwaltung für die Hinterbliebenen im Bereiche der Preussischen Staatsbahnen für das Arbeiterpersonal — nur dies, nicht auch das Beamtenpersonal kommt hier in Betracht — bestehenden Einrichtungen gewinnen immer mehr an Bedeutung sowohl im Hinblick auf die stets steigenden Aufwendungen, die dafür aus den Eisenbahnerträgnissen zu machen sind, als auch im Hinblick auf die zunehmenden Erfolge und den weiteren Ausbau der Einrichtungen.

In dem 5jährigen Zeitraume vom Jahre 1887 bis zum Jahre 1892 haben die jährlichen Ausgaben der Preussischen Staatsbahnen an Baarzuschüssen zu den Arbeiter-Kranken- und Pensionskassen, an Entschädigungen, namentlich Renten, infolge von Verletzungen und Tödtungen von Eisenbahnarbeitern, sowie an Unterstützungen und Beihilfen für das Arbeiterpersonal sich von rund 3 450 000 *M.* auf 7 000 000 *M.* oder im Durchschnitt auf je 100 beschäftigte Arbeiter von rund 2 170 *M.* auf 4 000 *M.* erhöht, ganz ungerechnet diejenigen ebenfalls recht bedeutenden, bei der Besserstellung des Beamtenpersonals gestiegenen Ausgaben, die für die Verwaltung und Führung der Kassen und anderen Einrichtungen von der Eisenbahnverwaltung aufgewendet und gar nicht besonders angerechnet sind. Daran, ob nicht zuletzt auch die Beiträge, die von den Arbeitern zu den Kranken- und Pensionskassen geleistet werden, nach und nach durch Lohnerhöhungen sich ebenfalls als mittelbare Zuschüsse der Eisenbahnverwaltung darstellen, soll hierbei überhaupt nicht gedacht werden. Indessen mag doch nicht unerwähnt bleiben, dass das weiter unten mitgetheilte durchschnittliche beitragspflichtige Jahreseinkommen der Arbeiter sich in dem erwähnten 5jährigen Zeitraum stetig erhöht hat; die Gesammterhöhung vom Jahre 1887 bis 1892 beträgt für jeden Arbeiter durchschnittlich 91,1 *M.*, so dass die von den Preussischen Staatsbahnen zu zahlende Jahreslohnsumme sich bei einem durchschnittlichen Stande von 200 000 Arbeitern infolge der Lohnaufbesserungen der letzten 5 Jahre um mindestens 18 000 000 *M.* höher stellt als vor diesem Zeitraume. — Wie sehr die Erfolge der Wohlfahrtseinrichtungen zugenommen haben, geht deutlich daraus hervor, dass die Summe der Aufwendungen an Pensionen, Krankheitskosten und Unfallentschädigungen für die Eisenbahnarbeiter und ihre Hinterbliebenen bei den Preussischen Staatsbahnen

im Jahre 1887 rund 4 897 000 ℳ, im Jahre 1892 aber 8 722 000 ℳ betragen hat.

In dem „Archiv für Eisenbahnwesen" ist kürzlich im Anschlusse an gleichartige Mittheilungen der früheren Jahre ein ausführlicher Bericht über die Ergebnisse und Verhältnisse der Arbeiter-Pensionskasse, der Arbeiter-Krankenkassen und der Unfallversicherung bei den Preussischen Staatsbahnen im Jahre 1892 veröffentlicht worden. Unter Benutzung dieser Veröffentlichungen werden im nachstehenden die wichtigsten Ziffern zusammengestellt; sie können gewissermaassen als eine Fortsetzung der von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1868 eingeführten und im Jahre 1889 zum letzten Male veranlassten statistischen Erhebungen über die Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse, sowie über die Erkrankungen der Eisenbahn b e a m t e n angesehen werden. Die Aufzeichnungen sind um so zuverlässiger und umfassender, als die Zahl der beobachteten Personen verhältnissmässig gross ist, überdies bei den betheiligten Kasseneinrichtungen genaue Mitgliederkonten unter Ausschluss von Beitragsmarken und Quittungskarten geführt werden und die Fürsorge auch auf die Wittwen- und Waisenversorgung ausgedehnt ist.

Die A r b e i t e r - P e n s i o n s k a s s e der Preussischen Staatsbahnen ist in ihrer gegenwärtigen Gestalt seit dem 1. Januar 1891 (vergl. Nr. 5 S. 45 Jahrg. 1891 d. Ztg.) in Wirksamkeit; sie besteht aus der Abtheilung A, die a l l e Eisenbahnarbeiter umfasst und die Aufgaben einer nach dem Invaliditäts- und Altersversicherungs-Gesetze errichteten Versicherungsanstalt erfüllt, und aus der Abtheilung B, die eine weitergehende besondere Fürsorge, namentlich auch der Wittwen und Waisen der ständigen Eisenbahnarbeiter bezweckt und damit zugleich die Aufgaben und die Vermögensbestände der vor dem 1. Januar 1891 in Wirksamkeit gewesenen Arbeiter-Pensionskassen übernommen hat. Die Abtheilung A zählte am 1. Januar 1892 202 652, am 1. Januar 1893 181 492 und im Jahresmittel 197 469 Mitglieder. Im Jahre 1892 traten 69 123 Personen in die Abtheilung A ein, während 90 283 ausschieden, davon 87 610 (125 038 im Vorjahre) mit Bescheinigung (§ 6 des Invaliditäts- und Altersversicherungs - Gesetzes), 2 137 (2 038) durch Tod, 108 (66) mit Unfallrente und 428 mit Invalidenrente. Der Rückgang der Mitgliederzahl beruht fast ausschliesslich darauf, dass die Eisenbahnverwaltung bei der schwachen Verkehrslage die Neueinstellung von Arbeitskräften erheblich eingeschränkt hat. Bei der Abtheilung B und den früheren Pensionskassen haben betragen:

	1887/88	1888/89	1889/90	1890	1891	1892
a) die durchschnittliche tägliche Mitgliederzahl (also die Zahl der s t ä n d i g e n Arbeiter)	62 846	76 924	81 539	87 695	109 415	120 125
b) auf je 100 der durchschnittlichen täglichen Mitgliederzahl: die Sterbefälle	0,80	0,99	1,11	0,86	0,98	1,13
„ Pensionirungen	0,29	0,20	0,19	0,14	0,14	0,14
„ Ausscheidungsfälle infolge von Verunglückungen, soweit sie die Gewährung von Unfallrenten verursachten	0,10	0,17	0,17	0,13	0,09	0,08
„ Uebertritte von Mitgliedern in das Staatsbeamten-Verhältniss	1,65	1,78	2,67	3,53	4,62	4,24
„ Fälle des freiwilligen oder unfreiwilligen Ausscheidens aus der Beschäftigung ohne Pension und Unfallrente (zumeist mit Beitragsrückgewähr)	5,09	5,64	6,06	5,07	4,52	6.40
„ Zahl der Empfänger von Pension, Rentenzuschuss und Ausnahmerente (im Jahresmittel)	1,00	0,92	0,94	0,94	0,85	0,81
desgleichen von Wittwengeld (im Jahresmittel)	1,66	1,53	1,68	1,79	1,75	1,68
„ „ Waisengeld (im Jahresmittel)	1,64	1,57	1,79	1,81	2,00	2,00

Im ganzen bezogen im letzten Jahre im Jahresmittel 1 580 Mitglieder eine Altersrente (durchschnittlich 173 ℳ), 268 Mitglieder eine Invalidenrente (durchschnittlich 115 ℳ), darunter 114 Mitglieder ausserdem einen Rentenzuschuss (durchschnittlich 219 ℳ), ferner 19 Mitglieder eine Ausnahmerente (durchschnittlich 217 ℳ), 912 Mitglieder aus früherer Zeit eine Pension (durchschnittlich 205 ℳ), 2 013 Wittwen von Mitgliedern ein Wittwengeld (durchschnittlich 84 ℳ) und 2 379 Waisen von Mitgliedern ein Waisengeld (durchschnittlich 24 ℳ). Die Zahl der Empfangsberechtigten überhaupt hat sich im Jahre 1892 um 1 041 vermehrt und die Summe der von der Pensionskasse — also ausschliesslich des Reichszuschusses zu den Renten — angewiesenen laufenden Benefizien um rund 100 000 ℳ zugenommen. Von den am Schlusse des Jahres 1892 vorhandenen Mitgliedern der Abtheilung B hatten 11 068 (8,86 %) eine mindestens 10 jährige Mitgliedschaft und 28 394 (22,81 %) eine mindestens 5-, aber noch nicht 10 jährige Mitgliedschaft vollendet, während 85 130 Mitglieder mit noch nicht zurückgelegter 5 jähriger Mitgliedschaft vorhanden waren.

Die Einnahmen der Pensionskasse an Mitgliederbeiträgen bezifferten sich im Jahre 1892 durchschnittlich für je 1 Mitglied auf 6,15 ℳ bei der Abtheilung A und 11,34 ℳ bei der Abtheilung B; ebenso hoch war der Baarzuschuss der Eisenbahnverwaltung, diese hatte ausserdem die Verwaltungskosten allein zu bestreiten. Insgesammt haben die beiden Abtheilungen der Pensionskasse 6 057 000 ℳ vereinnahmt, 1 019 500 ℳ verausgabt und die Vermögensbestände auf 24 254 000 ℳ erhöht.

Die K r a n k e n k a s s e n für das Arbeiterpersonal der Preussischen Staatsbahnen gewährten ausnahmslos eine grössere Fürsorge, als das Krankenversicherungs-Gesetz vorschreibt und als die weitaus grösste Anzahl der übrigen gesetzlichen Orts- und Betriebskrankenkassen bei gleich hohen Beiträgen zu gewähren imstande ist. Nur 5 von 135 Eisenbahn-Krankenkassen beschränkten ihre Krankenfürsorge auf die Dauer von 13 Wochen nach dem Beginn der Krankheit, alle anderen umfassten auch die langwierigen Erkrankungen, und zwar 44 Kassen bis auf die Dauer eines Jahres. Diese höchste zulässige Dauer sollte a l l g e m e i n in erster Reihe angestrebt werden, damit bei l a n g w i e r i g e n K r a n k h e i t e n eine u n t e r s t ü t z u n g s l o s e Z e i t ü b e r h a u p t a u s g e s c h l o s s e n bleibt. Dies wird durch die Gewährung einer einjährigen Krankenfürsorge erreicht, da bei einer noch längeren durch Krankheit herbeigeführten Erwerbsunfähigkeit jeder Arbeiter die Invalidenrente erhält. Viele Eisenbahn-Krankenkassen haben in den letzten Jahren die Krankengeldsätze von der Hälfte auf zwei Drittel und drei Viertel des Tagesverdienstes erhöht. Sehr vortheilhaft war zumeist auch die Fürsorge für erkrankte Familienangehörige geregelt; im ganzen wurden hierfür im Jahre 1892 rund 1 283 000 ℳ aufgewendet.

Im Jahre 1892 waren durchschnittlich täglich:

157 849 Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeiter,
41 575 Werkstättenarbeiter und
10 303 Neubauarbeiter, überhaupt also
209 727 Mitglieder

gegen 217 880 Mitglieder im Vorjahre bei den Krankenkassen der Preussischen Staatsbahnen betheiligt. Die Kassen umfassten fast das ganze versicherungspflichtige Personal, Anträge von Eisenbahnarbeitern, von dem Beitritte zu diesen Kassen auf Grund ihrer Mitgliedschaft bei eingeschriebenen Hilfskassen befreit zu werden, gehörten zu den Seltenheiten.

Auf je 100 Mitglieder der Eisenbahn-Betriebs- und Werkstättenkrankenkassen kamen:

im Jahre	Sterbefälle überhaupt	Sterbefälle infolge von Betriebsunfällen	Erkrankungsfälle überhaupt	Erkrankungsfälle infolge von Betriebsunfällen	Krankheitstage überhaupt	Krankheitstage infolge von Betriebsunfällen	Einnahmen ℳ	Ausgaben ℳ
1885	1,36	0,13	31,00	2,00	540	36	1 980	1 628
1886	1,35	0,13	30,25	2,44	519	63	2 079	1 781
1887	1,21	0,14	27,55	2,62	501	65	2 123	1 718
1888	1,19	0,14	27,13	2,88	522	73	2 138	1 683
1889	1,17	0,13	28,37	3,05	521	75	2 208	1 757
1890	1,24	0,15	32,81	3,17	598	81	2 352	2 000
1891	1,15	0,16	31,27	3,37	623	87	2 411	2 162
1892	1,17	0,15	30,98	3,30	700	87	2 466	2 437

Auffällig ist hiernach die grosse Steigerung der Krankheitstage und der Krankheitskosten; beides ist indessen der Hauptsache nach eine natürliche Folge davon, dass die Kassen immer mehr dazu übergehen, die Kassenleistungen bei langwierigen Krankheiten so lange als möglich zu gewähren und ausserdem die Einheitssätze des Kranken- und des Sterbegeldes fortgesetzt zu erhöhen.

Die Kassenmitglieder haben durchweg an Beiträgen zu den Krankenkassen 2 % ihres Verdienstes entrichtet, während die Eisenbahnverwaltung 1 % dieses Verdienstes beigesteuert und die Verwaltungskosten getragen hat. Das durchschnittliche beitragspflichtige Jahreseinkommen eines Kassenmitglieds hat betragen in den Jahren:

	1887 ℳ	1888 ℳ	1889 ℳ	1890 ℳ	1891 ℳ	1892 ℳ
für Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeiter	613,5	611,3	631,3	674,0	695,2	701,3
für Werkstättenarbeiter	825,6	848,5	869,0	905,6	942,3	950,6
überhaupt	662,2	661,3	682,2	722,2	746,6	753,3

Diese Sätze bleiben allerdings hinter dem wirklichen Verdienste der Arbeiter zurück, da bei besonders hoch gelöhnten Arbeitern nicht der volle Verdienst versteuert wird. Nichtsdestoweniger zeigen sie aber, wie die Löhne der Eisenbahnarbeiter sich stetig gesteigert haben. Die der Staatskasse dadurch erwachsene Mehrausgabe ist, wie bereits im Eingange hervorgehoben ist, auf mindestens 18 000 000 ℳ zu beziffern.

An Ausgaben sind im Jahre 1892 durchschnittlich geleistet:

	für ein Mitglied ℳ	für einen Erkrankungsfall ℳ	für einen Krankheitstag ℳ	für einen Sterbefall ℳ
für ärztliche Behandlung	6,22	20,09	0,89	—
„ Arznei und Heilmittel für Kassenmitglieder	2,61	8,41	0,38	—
„ Familienangehörige der Kassenmitglieder	2,27	7,28	0,32	—
an Krankengeld	9,26	29,89	1,32	—
„ Wöchnerinnenunterstützung	0,43	—	—	—
„ Kur- und Verpflegungskosten	0,97	—	—	—
„ Sterbegeld: beim Tode von Kassenmitgliedern	0,92	—	—	78,4
beim Tode von Angehörigen der Kassenmitglieder	1,47	—	—	23,0
„ Ersatzleistungen	0,01	—	—	—
an Krankheitskosten überhaupt	24,16	77,91	3,45	—
dagegen 1891	21,44	68,67	3,44	—

Bei den hohen Ausgaben des Jahres 1892 erzielte nur ein Theil der Krankenkassen Ueberschüsse, mehrere andere Kassen mit meistens sehr günstiger Vermögenslage mussten ihre Vermögensbestände mit in Anspruch nehmen. Im ganzen steigerten sich die Vermögensbestände aller Kassen von rund 6 000 000 ℳ auf rund 6 079 000 ℳ.

Auf Grund der Unfallversicherungs-Gesetze wurden im Jahre 1892 infolge von 1 371 Verletzungen und Tödtungen von Arbeitern der Preussischen Staatsbahnen (gegen 1 332 in 1891 und 1 189 in 1890) Renten und andere Entschädigungen festgesetzt. Auf je 1 000 im Jahresmittel beschäftigte, unfallversicherungspflichtige Eisenbahnarbeiter kommen im Jahre:

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892
Verletzungen mit vorübergehender Unfallentschädigung	0,34	0,50	0,64	0,68	0,72	0,73	0,76
Verletzungen mit dauernder Unfallentschädigung	1,83	2,82	3,44	3,54	4,00	4,23	4,96
Tödtungen	1,31	1,35	1.39	1.31	1.52	1.62	1,54
Unfallanzeigen überhaupt einschliessl. derjenigen, die eine Entschädigung nicht verursachten	?	?	32,83	37,74	40,88	41,20	42,78

Die Unfallgefahr bewegt sich hiernach in steigender Richtung; indessen zeigten die schweren Unfälle mit tödtlichem Ausgange oder mit nachfolgender dauernder völliger Erwerbsunfähigkeit im letzten Jahre eine Verminderung, hingegen solche Unfälle, bei denen die Verletzten eine theilweise Verminderung der Erwerbsunfähigkeit nachzuweisen imstande waren, eine erhebliche Steigerung. Zum Theil wird dies darauf zurückzuführen sein, dass die Kenntniss der gesetzlichen Vorschriften über die Geltendmachung von Ansprüchen auf Theilrenten sich unter dem betheiligten Personale verallgemeinert. Uebrigens ist die Unfallgefahr bei den Staatsbahnen immer noch wesentlich geringer als bei einer Anzahl bedeutender anderer Gewerbszweige, z. B. bei den Betrieben der Fuhrwerks-, Speicherei- und Kellerei-, Müllerei-, Knappschafts-, Brauerei- und Mälzerei-Berufsgenossenschaften.

Die Gesammtzahlung der Preussischen Staatsbahnen an Unfallrenten für 4 401 in früheren Jahren oder im Jahre 1892 verletzte Arbeiter, für 1 239 Wittwen, 2 318 Kinder und 88 Ascendenten getödteter Arbeiter, sowie an Kosten des Heilverfahrens, der Kur und Verpflegung und an Begräbnisskosten beliefen sich im Jahre 1892 auf rund 1 705 000 ℳ gegen 1 440 000 ℳ im Vorjahre. Dazu traten noch rund 836 000 ℳ (899 000 ℳ im Vorjahre) Haftpflichtentschädigungen. Diese waren auf Grund der Haftpflichtgesetze an 2 148 verletzte Eisenbahnarbeiter und Hinterbliebene getödteter Eisenbahnarbeiter aus solchen Unfällen zu zahlen, die sich fast sämmtlich vor dem Inkrafttreten der Unfallversicherungs-Gesetze ereignet haben.

Die in Vorstehendem kurz dargestellten Ergebnisse beweisen ziffernmässig, wie die Fürsorge für das Arbeiterpersonal in den Fällen der Krankheit und Erwerbsunfähigkeit seit einer Reihe von Jahren sich unausgesetzt ausdehnt und vervollkommnet. In den nächsten Jahren werden die Ergebnisse noch grössere Bedeutung gewinnen, zumal mittlerweile immer mehr Personen die Voraussetzungen für die Ansprüche auf die Invalidenrenten sowie auch auf Rentenzuschüsse und Wittwen- und Waisengeld erfüllen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen sowie der Lieferfrist-Verkürzungen. Die vorbezeichnete Nachweisung ist von der geschäftsführenden Verwaltung neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Durch dieselbe wird die im Mai 1892 ausgegebene Nachweisung nebst Nachtrag I aufgehoben.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Strecken Pelsöcz - Murány (Murányvölgyer Lokalbahn (40,926 km), bezw. Szarvas-Orosháza-Mezöhegyes (77,004 km) nebst Flügellinie Kis Szénás-Nagy Kondoros (5,673 km) (Békés-Csanáder Lokalbahn) der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, von denen die erstgenannte Lokalbahn am 22., die andere am 23. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4087 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 4103 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Antrag auf Zurechnung schmalspuriger Eisenbahnstrecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 4110 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 4111 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der dem Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande angehörenden Verwaltungen), betreffend Maassnahmen der Belgischen Regierung gegen die Einschleppung der Cholera (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 4124 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Herren Mitglieder des Preisausschusses des Vereins, Begleitschreiben zum Protokoll der am 18. November d. J. in Nürnberg abgehaltenen Sitzung des Preisausschusses (abgesandt am 6. d. Mts.). (Die nächste Sitzung soll in der ersten Hälfte des Monats Februar 1894 in Wien stattfinden.)

Nr. 4125 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Aussetzung von Preisen für Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen (abgesandt am 7. d. Mts.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Begründung der neuesten Eisenbahnvorlagen im Oesterreichischen Abgeordnetenhause.

Den Motivenberichten über die in Nr. 94 S. 890 d. Ztg. aufgezählten, von der Regierung eingebrachten Eisenbahnvorlagen ist folgendes zu entnehmen und zwar betreffend den Gesetzentwurf über:

a) Erwerbung der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza. Bei den Verhandlungen der Regierung mit der Aktiengesellschaft der Bukowinaer Lokalbahnen bezüglich des in der Kiewer Eisenbahnkonvention vereinbarten Anschlusses gewann die Regierung die Anschauung, dass es sich aus mehrfachen Rücksichten empfehle, die Kosten der neuen Anlage einschl. jener im künftigen Grenzbahnhofe Nowosielitza auf den Staat zu übernehmen und zu diesem Ende die Einlösung der genannten Lokalbahn in Erwägung zu ziehen. Was den voraussichtlichen Einfluss des Anschlusses der Lokalbahn an das Russische Eisenbahnnetz auf den Verkehr und die Einnahme der inländischen Anschlussstrecke betrifft, so ist anzunehmen, dass der Lokalbahn nach erfolgter Verbindung mit der Russischen Anschlussbahn ausser dem bisherigen Import aus Russland künftighin auch ein namhafter Export nach Russland zufallen wird. Die Gesellschaft der Bukowinaer Lokalbahnen wird ein 4 % Prioritätsanlehen im Nominalbetrage von 2,5 Millionen Gulden kontrahiren, dessen Verzinsung und Tilgung die Staatsverwaltung übernimmt. Aus dem Erlöse erhält die Gesellschaft als Kaufpreis für die Linie Czernowitz-Nowosielitza den Betrag von 1 790 000 fl., welcher der konzessionsmässig festgesetzten Einlösungsrente entspricht. Bei der Annahme eines Begebungskurses von etwa 97 % sind für die Einlösung 1 850 000 fl. Prioritäten erforderlich; der Restbetrag von 650 000 fl. Prioritäten soll der Staatsverwaltung zu Investitionen, insbesondere zur Herstellung des Anschlusses an das Russische Eisenbahnnetz, übergeben werden. Die Kosten dieses Anschlusses werden mit 400 000 fl. beziffert.

b) Bau der Eisenbahn Halicz-Ostrow (Tarnopol) mit Abzweigungen nach Brzezany und Podhajce. Schon seit einer längeren Reihe von Jahren ist die Fürsorge für die Sicherheit des Gesammtstaates darauf gerichtet, die heimischen Verkehrseinrichtungen derart zu vervollkommnen, dass dieselben den weitgehenden Anforderungen eines zeitweilig ausserordentlich gesteigerten Massenverkehrs zu entsprechen vermögen. In Galizien sei zwar im Laufe des letzten Dezenniums eine Reihe neuer Bahnlinien zugewachsen, gleichwohl weise das Galizische Bahnnetz in seinem östlichen Theile eine empfindliche Lücke auf. Dieselbe werde in dem Maasse fühlbarer, als der im Zuge befindliche Bau der Eisenbahn Stanislau-Woronienka sich der Vollendung nähert. Es besteht derzeit noch keine Bahnverbindung, welche es ermöglichen würde, die südlich und westlich von Stanislau einbrechenden Verkehre mit Vermeidung des 279 km langen Umweges über Lemberg in nordöstlicher Richtung direkt nach Tarnopol zu leiten. Die effektiven Baukosten sind bei der rund 102 km langen Hauptlinie mit 8 330 000 fl., bei der 7 km langen Abzweigung nach Brzezany mit 385 000 fl. und bei jener nach Podhajce (23 km) mit 1 385 000 fl. veranschlagt, was einer kilometrischen Kostenziffer von 81 746 fl. für die Hauptlinie und von 55 797 fl. bezw. 59 188 fl. für die beiden Lokalbahnen entspricht. Der Höchstbetrag der gesammten Baukosten wird daher mit 10,1 Millionen Gulden beziffert. Die Ausführung der Flügelbahnen ist an die Bedingung geknüpft, dass vom Lande Galizien und von den Interessenten zusammen ein Beitrag von 1 Million Gulden zu den Baukosten geleistet wird. Der Bau der Hauptbahn ist im Jahre 1894, jener der beiden Flügelbahnen im Jahre 1895 in Angriff zu nehmen und längstens binnen 2 Jahren zu vollenden.

c) Verstaatlichung der Bahnlinien der Oesterreichischen Lokaleisenbahn - Gesellschaft in Verbindung mit der Herstellung der Lokalbahnen Lindewiese-Barzdorf (Heinersdorf) und Niklasdorf-Zuckmantel auf Staatskosten. Aus dem Verhältnisse der staatlichen Betriebsführung haben sich auf nahezu sämmtlichen gesellschaftlichen Bahnlinien für die durch den stetig wachsenden Verkehr nothwendig gewordenen Investitionen vielfache Verrechnungsfragen und sonstige Differenzen ergeben, wodurch die Führung des Dienstes erschwert und behindert wird. Eine Vereinfachung in dieser Hinsicht erscheint daher dringend erwünscht. Die Erlangung des freien Verfügungsrechtes über die gedachten Bahnlinien stellt sich überdies auch vom verkehrspolitischen Standpunkte als wünschenswerth dar. Mit Rücksicht auf wiederholte Kundgebungen der berufenen Vertretungskörper und der Interessenten erscheint es weiter geboten, für die ehethunlichste Sicherstellung des Ausbaues zweier Abzweigungen von der gesellschaftlichen Bahnlinie Hannsdorf-Ziegenhals Vorsorge zu treffen. Schliesslich hat es sich als wünschenswerth erwiesen, das bisher nicht zur Auszahlung gelangte Aerarialdarlehen von 1 200 000 fl. für die Lokalbahn Budweis-Salnau durch eine andere, die Staatsfinanzen weniger belastende Form der Subventionirung zu ersetzen.

d) Herstellung der Ybbsthalbahn (schmalspurige Lokalbahn von Waidhofen an der Ybbs nach Gaming). Die Bahn, welche eine Länge von 70 km besitzen wird, beginnt in der Station Waidhofen an der Ybbs, führt im Ybbsthale aufwärts über Opponitz und Hollenstein nach Lunz, sodann im Bodingbachthale bis Gaming und findet in der Station Kienberg-Gaming ihren Anschluss an die Staatsbahnlinie Pöchlarn-Kienberg-Gaming. Die effektiven Anlagekosten werden einschliesslich der mit 290 000 fl. vorgesehenen Kosten für den Fahrpark, eines effektiven Reservefonds von 40 000 fl. und der mit 80 000 fl. veranschlagten Interkalarzinsen mit 3 048 000 fl. beziffert. Die Bahn soll im Konzessionswege auf Grund der Staatsgarantie hergestellt werden. Das Erforderniss soll beschafft werden durch Ausgabe von 2,4 Millionen Gulden 4 % in 75 Jahren tilgbarer Prioritäten, 200 000 fl. 4 % Prioritätsaktien, endlich 550 000 fl. Stammaktien. Für die Prioritäten und Prioritätsaktien garantirt der Staat bis zum Ablauf des 75. Jahres einen jährlichen Reinertrag von 110 589 fl., von da ab jährlich 17 989 fl. Diese Garantie ist an die Bedingung geknüpft, dass das Land Oberösterreich und die Interessenten mindestens alle Stammaktien im Betrage von 550 000 fl., sowie 100 000 fl. in Prioritätsaktien zum vollen Nennwerthe übernehmen. Der Bau der Bahn muss längstens binnen 5 Jahren vom Tage der Konzessionsertheilung an vollendet werden. Der Betrieb wird während der ganzen Konzessionsdauer vom Staate geführt, welchem die effektiv erwachsenden Kosten zu vergüten sind. Der Staatseisenbahn-Verwaltung bleibt die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten.

e) Verlängerung der Wirksamkeit des bestehenden Lokalbahngesetzes. Es schweben schon seit langem Berathungen zur Schaffung eines neuen, den Erfahrungen entsprechenden Lokalbahngesetzes. Aus diesem Grunde soll das geltende Gesetz, welches Ende 1893 abläuft, bis Ende 1894 verlängert werden. Der Begründung ist andererseits zu entnehmen, dass in den letzten 3 Jahren

20 Lokalbahnen mit einer Gesammtlänge von 510 km sichergestellt wurden, und dass sich darunter 13 Lokalbahnen mit rund 171 km befinden, welche ohne finanzielle Unterstützung des Staates auf Grund der Steuer- und Gebührenbefreiungen zustande gekommen sind.

f) Verlängerung des Gesetzes über die Gebührenerleichterung bei der Umwandlung von Eisenbahnprioritäten bis zum Ende des Jahres 1899. In den nächsten Jahren dürfte die Durchführung einer Prioritätenkonversion bei einer grösseren Anzahl von Eisenbahngesellschaften bevorstehen. Der Verwaltungsrath der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn und der Buschtěhrader Bahn wurden von ihren Generalversammlungen zur Emission einer Konversionsanleihe in Verbindung mit einer Investitionsanleihe ermächtigt. Diese beiden Gesellschaften sind nun in der Lage, auf Grund des noch bis Ende dieses Jahres gültigen Gesetzes die in demselben vorgesehenen Gebührenerleichterungen in Anspruch zu nehmen. Die Serie der Prioritätenkonversionen der Lokaleisenbahn-Gesellschaft und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn steht in Verbindung mit der Verstaatlichung dieser Unternehmungen. Es liegt nahe, dass alle Eisenbahngesellschaften, welche 5 % Prioritätsanlehen emittirt haben, die Konversion dieser Prioritäten in niedriger verzinsliche in Erwägung ziehen dürften. Zu diesen Gesellschaften gehören die Südbahn, die Nordwestbahn, die Graz-Köflacher Bahn und die Ostrau-Friedlander Bahn.

Verhandlungen des Eisenbahnausschusses des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses.

Bei der Berathung des schon von der früheren Regierung eingebrachten Gesetzentwurfes über die Valsuganabahn und der oben ad c) und d) bezeichneten Bahnvorlagen fielen Aeusserungen über die angebliche Bevorzugung einzelner Länder hinsichtlich der Schaffung von Lokalbahnen. Handelsminister Graf Wurmbrand entgegnete folgendes: Die Regierung würde es sehr bedauern, wenn bei der Beurtheilung von Eisenbahnvorlagen nationale oder politische Gesichtspunkte den Ausschlag geben sollten. Böhmen ist bezüglich des Eisenbahnnetzes besser bestellt, als manche andere Länder. Es wäre aber auch kaum richtig, bei der Beurtheilung der Eisenbahnfragen den Steuerschlüssel anzuwenden, vielmehr erscheint es uns naturgemäss, dass die Gesammtheit in erster Linie den ärmeren Ländern unter die Arme greife. Von diesem Standpunkte müsse es mit Befriedigung begrüsst werden, dass nach dem Vorbilde des Landes Steiermark nunmehr auch in anderen Ländern Lokalbahngesetze geschaffen werden, welche es der Regierung ermöglichen, nach gleichen Prinzipien die Unterstützung des Staates für Lokalbahnen eintreten zu lassen. Was die Triester Eisenbahnfrage anlangt, könne er nur bemerken, dass die von einer Seite befürchtete Schädigung Triests durch die Valsuganabahn nicht zu besorgen sei, indem alle Frachten, welche bereits mit der Südbahn bis Trient gelangt sind, gar nicht nach Triest gehen und schwerlich von der Hauptlinie auf den Gebirgsflügel abgelenkt werden dürften. — Die Regierungsvorlage, betreffend die Valsuganabahn, wurde einstimmig mit der Resolution angenommen: „Die Regierung wird ersucht, im Reichsrathe eine Gesetzesvorlage einzubringen und die Lösung der Triester Eisenbahnfrage herbeizuführen“. Die Regierungsvorlagen, betreffend die Ybbsthalbahn und betreffend die Bahn Halics-Ostrow (Tarnopol) wurden nach unwesentlicher Debatte angenommen.

Die Oesterreichische Handelsmarine und die Eisenbahnen.

Bei der Berathung der auch vom Abgeordnetenhause angenommenen Gesetzesvorlage über die Unterstützung der Oesterreichischen Handelsmarine versprach der Handelsminister den Verkehr nach Triest zu fördern und wies auf die Nothwendigkeit hin, Spalato durch eine Eisenbahnverbindung mit dem Hinterlande zu der ihm gebührenden Stellung eines grossen Hafens zu verhelfen. Damit hat der Handelsminister den Bau einer Bahnlinie von Spalato nach der Herzegowinischen Grenze, gegen welche bereits eine Schienenverbindung aus dem Bosnathal zustrebt, angekündigt.

Ertheilung von Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt bezw. verlängert und zwar:

a) dem Realitätenbesitzer Vincenz Riha in Laun für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Laun der Prag-Duxer Bahn nach Libochowitz zum Anschlusse an die Lokalbahn Lobositz-Libochowitz der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft;

b) dem Johann Freiherrn von Konopka, Grossgrundbesitzer in Bren, für eine schmalspurige, event. normalspurige Lokalbahn von Tarnow nach Szczucin, beide auf die Dauer von 6 Monaten und

c) der Stadtgemeinde Suczawa für eine normalspurige Lokalbahn vom Bahnhofe Itzkany mit Ueberbrückung des Suczawaflusses nach dem grossen Marktplatze der Stadt Suczawa auf die Dauer von weiteren 6 Monaten.

Umtausch der Albrechtbahnaktien gegen Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.

Nach Ablauf der Gläubiger-Konvokationsfrist wird nun über Auftrag des Finanzministeriums die Kundmachung erlassen, wonach der Umtausch der Aktien der Albrechtbahn vom 20. Dezember d. J. bis 20. Juni 1894 festzusetzen ist. Auf Grund des Uebereinkommens vom Jahre 1890 sollen die in Umlauf befindlichen 35 350 Aktien gegen Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen à 100 fl. Silber umgetauscht werden, welche mit 4 % Oe. W. in Silber verzinslich und bis 1964 rückzahlbar sind.

Verhandlungen, betreffend das Budget des Ungarischen Handelsministers für das Jahr 1894.

Bei den Verhandlungen im Abgeordnetenhause erklärte Handelsminister v. Lukács, dass auf den Ungarischen Linien die Zahl der Eisenbahnunfälle eine viel geringere sei als im Auslande, und stellte den weiteren Ausbau des Vizinalbahnnetzes, namentlich im Tieflande, in Aussicht. Die Agitation in Böhmen und Mähren gegen das Ungarische Mehl sei eine bedauerliche; der Mehlexport sei übrigens im Wachsen. Er besprach sodann das Projekt einer neuen Verkehrsverbindung mit Fiume und die Maassregeln zur Hebung des Seeverkehrs.

Die Goldrechnung der Eisenbahnen.

Die Generaldirektion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat bei sämmtlichen Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen beantragt, dass bei den von dem Central-Abrechnungsbüreau am 3. eines jeden Monats vorzunehmenden Ausgleichungen in Goldvaluten, d. i. in Goldgulden, Mark und Francs, jene Währung gewählt werde, in welcher die meisten Schuld- und Forderungsposten in Goldwährung vorkommen, d. i. in der Deutschen Reichswährung. Die bisherigen Ausgleichungen bedingen bei der grossen Zahl der betheiligten Bahnverwaltungen, insbesondere bei Goldgulden und Francs Anschaffungen und Begebungen, welche mit mehr oder weniger grossen Kosten an Provision, Kursdifferenzen, Porti usw. verbunden sind. Es wäre zweckmässiger, wenn das Eisenbahn-Central-Abrechnungsbüreau die am Saldirungstage eines jeden Monats (3.) zu Gunsten oder Lasten einer jeden betheiligten Verwaltung sich ergebende Forderungs- oder Schuldpost in Goldgulden oder Francs nach den offiziellen Schlusskursen der Wiener Börse vom 1. des betreffenden Ausgleichsmonats auf Reichsmark umrechnen und dann mit den in letzterer direkt entstandenen Forderungen und Schulden vereint der Saldirung zuführen würde. Als Basis dieser Umrechnung wäre der Durchschnittskurs der 20-Francsstücke einerseits und der 20 ℳ-Stücke andererseits an der Wiener Börse in Betracht zu ziehen. Durch diese Verrechnungsart würden bei Zahlung von 20 ℳ-Stücke Gewichtsverluste ausgeschlossen, die Bahnverwaltungen brauchten nicht zum Zwecke der Ausgleichung verschiedene Saldi in Reichswährung zu halten und durch die Zusammenlegung der verschiedenen Goldvaluten in eine einzige würde endlich die Kompensirung wesentlich gefördert und die Möglichkeit geboten werden, leichter über die Valuten zu verfügen und im Börsenverkehre bessere Kurse zu erreichen. Dieser gewiss zweckentsprechende Antrag wird zweifelsohne von der Direktorenkonferenz angenommen werden.

Konstituirung des Verbands der Oesterreichischen Lokalbahnen.

Auf Grund des Statuts dieses Verbands erfolgte dessen Konstituirung und sind demselben bisher die nachstehenden 21 Lokalbahnen mit einer Gesammtlänge von 768 km beigetreten, und zwar:

1. Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen (Wien-Wiener Neudorf),
2. Bozen-Meraner Bahn,
3. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft,
4. Bukowinaer Lokalbahnen,
5. Dampftramway-Gesellschaft, vormals Krauss & Co.,
6. Fehring-Fürstenfeld,
7. Fürstenfeld-Hartberg (Neudau),
8. Gleisdorf-Weiz,
9. Innsbruck-Hall i. T.,
10. Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft S. R.,
11. Kolomeaer Lokalbahnen,
12. Kremsthalbahn-Gesellschaft,
13. Lemberg-Belzec (Tomaszów),
14. Neue Wiener Tramwaygesellschaft,
15. Neutitscheiner Lokalbahn,
16. Reichenberg-Gablonz,
17. Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft,
18. Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya,

19. Stauding-Stramberger Lokalbahn,
20. Steiermärkisches Landes-Eisenbahnamt,
21. Steyrthalbahn-Gesellschaft.

Der in der konstituirenden Generalversammlung auf Grund des Statuts gewählte siebengliederige Ausschuss setzt sich aus nachfolgenden Gesellschaften zusammen:

1. Bukowinaer Lokalbahnen, 2. Dampftramway-Gesellschaft, vormals Krauss & Co., 3. Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg, 4. Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft, 5. Kremsthalbahn-Gesellschaft, 6. Steiermärkisches Landes-Eisenbahnamt.

Der Ausschuss wählte Herrn W. Hallama (Direktor der Dampftramway-Gesellschaft, vormals Krauss & Co.) zum Vorsitzenden, die Herren Ziffer (Präsident der Bukowinaer Lokalbahnen) und Wurmb (Direktor des Steiermärkischen Landes-Eisenbahnamts) zu dessen Stellvertretern.

Erweiterung der Betriebsbefugnisse und Namensänderung einer Haltestelle.

Bei der auf der Linie Kufstein-Ala der Südbahn gelegenen Haltestelle Terfens wird eine Frachten-Expeditionsstelle errichtet und der Name dieser Haltestelle in Terfens-Weer abgeändert.

Vergebung von Bauarbeiten für die Wiener Stadtbahn.

Die Ausführung von Unterbauarbeiten der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn ist zur Ausschreibung gelangt. Offerten werden bis längstens 19. d. Mts. bei der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen entgegengenommen, welche den Bau auf Rechnung der Kommission für die Verkehrsanlagen in Wien durchführt. Bedingnisse und sonstige Behelfe können bei der genannten Generaldirektion und bei der Bauleitung, Sektion Vorortelinie, eingesehen werden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das Agio hat wieder einen empfindlichen Rückschlag erlitten und allgemein herrscht die Ueberzeugung vor, dass der neue Finanzminister energisch an die Durchführung der Währungsreform durch Bekämpfung des Agios schreiten wird; Casimir Perier, der neue Französische Ministerpräsident, ist ein Mann, der als Bürgschaft des Weltfriedens gilt. Wenn auch die Ministerkrisen in Italien und Serbien noch nicht gelöst sind und der Zusammenbruch des Credito Mobilare etwas deprimirend wirkte, so war doch die Stimmung für Bahnwerthe, infolge der steigenden Betriebseinnahmen, eine recht animirte. So waren Nordwestbahn (215,50), Elbethalbahn (241), Staatsbahn (309,75), Südbahn (105,25) und Böhmische Westbahn (375), letztere wegen andauernder Verstaatlichungsgerüchte, lebhaft begehrt. Salzburger Eisenbahn und Tramway (219,50) war auf die Nachricht hin gesucht, dass die Regierung die Erhöhung des Aktienkapitals von 1 600 000 fl. auf 5 400 000 fl. in 14 000 Stück 5 % Prioritäts- und 4 000 Stück Stammaktien à je 200 fl. genehmigt hat.

Aus der Schweiz.

Berner Oberlandbahnen.

Die Lauterbrunnen-Mürrenbahn hat auch dieses Jahr, trotzdem ihr die neueröffnete Wengernalpbahn bedeutende Konkurrenz und einige Einbusse verursachte, gute Geschäfte gemacht und wird aller Aussicht nach eine Dividende von 5 % vertheilen können. Die Thalbahnen Interlaken-Lauterbrunnen-Grindelwald haben sogar bessere Geschäfte gemacht als letztes Jahr. Die Wengernalpbahn hat angenähert 300 000 Frcs. eingenommen, mehr als man erwartete für das erste Jahr. Schlechtere Geschäfte machte die Schynige-Plattebahn, die sich zu wenig leistungsfähig erwies, und die nun für das Jahr 1894 einen wesentlich vermehrten Maschinen- und Wagenpark erhält, ebenso wie eine weitere Ausweichestation. Sehr schlechte Geschäfte machte die Rothhornbahn, die z. Zt. in Liquidation ist. Die Beatenbergbahn hat ebenfalls kein erfreuliches Jahr hinter sich. Sie musste frühzeitig den Betrieb schliessen, da bei dem Einsetzen eines neuen Seiles dasselbe schwer beschädigt und unbrauchbar wurde. Die Aussichten für die meisten der Oberlandbahnen sind nicht günstig, namentlich so lange jede derselben selbständig für sich betrieben wird, wodurch die Unkosten unverhältnissmässig gross werden. Deshalb wurden auch schon letztes Jahr die Bahnen Interlaken-Lauterbrunnen-Grindelwald, sowie Lauterbrunnen-Mürren zu einem Betrieb unter einer Direktion vereinigt. Denselben ist im vergangenen Frühjahre die Wengernalpbahn beigetreten und z. Zt. werden Unterhandlungen gepflogen, auch die Schynige-Plattebahn der Gruppe beizufügen. Dadurch ist der Anfang zu einer rationellen Betriebsweise gemacht, und weitere Anschlüsse sind nicht ausgeschlossen. Es wird durch dieses Verfahren nicht nur ein sehr viel billigerer Betrieb erreicht, sondern auch vermieden, dass Bahnen liquidirt und zu Schleuderpreisen ersteigert werden, um dann den noch unverkrachten Bahnen eine gefährliche Konkurrenz zu machen.

Thunerseebahn.

Wie schon gemeldet, hat die Thunerseebahn die Kaufsofferte der Dampfschifffahrts-Gesellschaft von Thuner- und Brienzersee abgelehnt. Nun hat sich auch die Jura-Simplonbahn der Sache angenommen und stellt eine Offerte für Betriebsübernahme der Thunerseebahn. Der Verwaltungsraths-Ausschuss der Jura-Simplonbahn hat am 30. November d. J. den Beschluss gefasst, nach den Anträgen der Direktion den Betrieb der Thunerseebahn vom 1. Januar 1894 an zu übernehmen, sowie der Bahn zur Bestreitung ihrer Verbindlichkeiten, namentlich zur Einlösung der nächstfälligen Kupons, die nothwendigen Fonds darzuleihen. Es heisst ferner, die Jura-Simplonbahn werde die noch nicht voll eingezahlten Aktien zum Tageskurse übernehmen (933 an der Zahl) und als Kommission für den Betrieb 10 % der Einnahmen verlangen. Es scheint jedenfalls alle Aussicht vorhanden zu sein, dass die Zwangsliquidation der Thunerseebahn vermieden wird.

Brienzerseebahn.

Der Bau dieser Bahn soll nunmehr vollständig gesichert sein, und es soll schon im Laufe dieses Winters mit den Erdarbeiten begonnen werden. Es ist namentlich die Rücksicht auf diese Bahn, welche die Jura-Simplonbahn veranlasst, den Betrieb der Thunerseebahn übernehmen zu wollen. Die Brienzerseebahn ist die Fortsetzung der Brünigbahn von Brienz bis Interlaken und da auch der Bau der in Thun ausmündenden Bahn Vevey-Thun gesichert zu sein scheint, so wäre in der Betriebsübernahme der Thunerseebahn durch die Jura-Simplonbahn der Verwirklichungsbeginn eines grossen Planes der letzteren zu sehen; denn betheiligt sich die Jura-Simplonbahn an den Brienzersee- oder Vevey-Thunbahnen oder übernimmt sie später deren Betrieb als fast nothwendige Folge der Uebernahme des Betriebes der Thunerseebahn, so kommt sie in Besitz einer der wichtigsten, schönsten und grössten Touristenbahnen, nämlich Luzern-Brienz-Interlaken-Thun-Vevey. Für das Oberland wäre eine solche Lösung nur von Vortheil, namentlich auch für die Verkehrsverhältnisse von Interlaken.

Gotthardbahn.

Die Gotthardbahn ruft auf die am 2. April 1891 emittirten 20 000 Aktien die Restzahlung von 50 % ein.

Fusionen.

Die Lausanne-Echallensbahn und die Echallens-Berchierbahn haben fusionirt.

Mitteleuropäische Zeit.

Am Mittwoch, den 30. November d. J., fand in Bern eine Konferenz statt zwischen Vertretern des Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements und den Direktoren der grösseren Eisenbahngesellschaften. Man hat sich dahin geeinigt, es möchte die Mitteleuropäische Zeit am 1. Juni 1894 mit dem Sommerfahrplan in der Schweiz eingeführt werden. Es soll die Angelegenheit noch vor Mitte dieses Monats dem Bundesrathe zur Entscheidung vorgelegt werden, damit die Bahngesellschaften rechtzeitig die Fahrpläne erstellen können. Abneigung gegen die Einführung der Mitteleuropäischen Zeit findet sich nur in der Französischen Schweiz, doch ist dieselbe deshalb nicht in Frage gestellt.

Aus Belgien.

Betriebseröffnungen.

Die Nationale Nebenbahngesellschaft hat in den ersten 9 Monaten des Jahres 1893 folgende Linien eröffnet: am 1. Mai die Strecke Turnhout-Arendonck (14,37 km), am 17. Juli die Strecke Löwen-Winghe Saint Georges (12 km), am 1. September die Strecke Glons-Canne-Holländische Grenze gegen Mastricht (16 km), am 24. September die Strecke Grimberghen-Meysse (2,45 km).

Die Strecke Turnhout-Arendonck gehört zu der Linie Turnhout-Arendonck-Holländische Grenze (15,4 km), welche durch Königlichen Erlass vom 24. August 1892 konzessionirt wurde, wegen des voraussichtlichen Anschlusses an das Niederländische Eisenbahnnetz eine Spurweite von 1,067 m erhalten hat und in Turnhout (zugleich Station der Grossen Central- und der Staatsbahn) an die Nebenbahnlinie Antwerpen-Hoogstraeten-Turnhout anschliesst. Das Anlagekapital beträgt 621 000 Frcs.; davon sind 155 000 Frcs. (25 %) vom Staate, 207 000 Frcs. (33,3 %) von der Provinz, 246 000 Frcs. (39,6 %) von den Gemeinden und 13 000 Frcs. (2,1 %) von Privatpersonen übernommen. Der Betrieb ist der „Antwerpsche Maatschappij voor den dienst van buurtspoorwegen“, welche ausser der Linie

Brügge-Heyst auch die Linien Antwerpen-Santhoven-Lierre und Antwerpen-Hoogstraeten-Turnhout in Betrieb hat und den Betrieb der in Aussicht genommenen Linie Turnhout-Moll erhalten soll, verpachtet.

Die Strecke Löwen-Winghe Saint Georges gehört zur Linie Löwen-Diest (27,1 km), die durch Königlichen Erlass vom 29. August 1892 konzessionirt wurde, eine Spurweite von 1 m hat und — abgesehen von den Anschlüssen an die vollspurige Grosse Central- und Staatsbahn in Löwen und Diest — in Löwen in Spurverbindung mit der Nebenbahn Löwen-Jodoigne steht. Das Anlagekapital beträgt 1 160 000 Frcs.; davon sind 290 000 Frcs. (25 %) vom Staat, die gleiche Summe von der Provinz, 572 000 Frcs. (49,3 %) von den Gemeinden und 8000 Frcs. (0,7 %) von Privatpersonen übernommen. Den Betrieb führt die „Société anonyme pour l'exploitation de chemins de fer vicinaux", welcher bereits die Linien Wavre-Jodoigne und Löwen-Jodoigne in Betrieb gegeben sind und der auch später die Linie Löwen-Tervueren (19,2 km) übertragen werden soll.

Die Linie Glons-Canne-Holländische Grenze (16 km) wurde durch Königlichen Erlass vom 24. August 1891 konzessionirt, hat 1 m Spurweite und schliesst in Glons an die Lüttich-Limburger Eisenbahn (Niederländische Staatsbahngesellschaft) an; in Glons sind nach einem Abkommen mit der genannten Gesellschaft besondere Anlagen zur Güterumladung errichtet worden. Das Anlagekapital beträgt 596 000 Frcs.; davon haben der Staat 149 000 Frcs. (25 %), die Provinz 199 000 Frcs. (33,3 %) und die Gemeinden 248 000 Frcs. (41,7 %) übernommen. Mit der Gemeindeverwaltung von Mastricht ist eine Vereinbarung erzielt, um für die Belgische Strecke Glons-Canne und die Niederländische Strecke Canne-Mastricht einen gemeinsamen Betrieb einzurichten; dieser ist der „Société des railways économiques de Liége-Seraing et extensions" übertragen.

Die Strecke Grimberghen-Meysse gehört zur Linie Grimberghen-Londerzeel (13,4 km), welche durch Königlichen Erlass vom 20. März 1893 konzessionirt wurde, 1 m Spurweite hat, in Grimberghen mit der Linie Brüssel-Humbeek in Schienenverbindung steht und in Londerzeel an die Staatsbahnlinie Mecheln-Termonde anschliesst. Das Anlagekapital beträgt 820 000 Frcs.; davon sind 369 000 Frcs. (45 %) vom Staat, 205 000 Frcs. (25 %) von der Provinz, 213 000 Frcs. (26 %) von den Gemeinden und 33 000 Frcs. (4 %) von Privatpersonen übernommen.

Betriebseinnahmen.

In der ersten Hälfte des Jahres 1893 wurden auf dem Staatsbahnnetz 67 311 901 Frcs. (gegen 65 817 720 Frcs. im gleichen Zeitraum 1892) vereinnahmt; von diesen Summen entfielen 65 136 384 (63 698 026) Frcs. auf die eigenen Linien und 2 175 517 (2 119 694) Frcs. auf die vom Staate betriebenen Privatbahnen: Tournai-Jurbise, Hal-Ath und Tournai-Grenze, Braine le Comte Gent, Preussisch-Belgischer Anschluss bei Welkenrad, Herve-Hochebene und Lüttich-Namur. Die Julieinnahme blieb für die eigenen Linien des Staates etwas hinter der entsprechenden Einnahme des Vorjahres zurück, dagegen überstieg die Gesammteinnahme der ersten sieben Monate von 1893 diejenige des Vorjahres noch immer ganz erheblich. Die Augusteinnahme dagegen war auch an und für sich wieder höher als die entsprechende Einnahme des Vorjahres; demnach beliefen sich die Betriebseinnahmen des Staatsbahnnetzes in den ersten 8 Monaten von 1893 auf 93 299 656 (91 776 834) Frcs. und es entfielen hiervon 90 286 324 (88 874 556) Frcs. auf die eigenen und 3 013 332 (2 902 278) Frcs. auf die für fremde Rechnung betriebenen Linien.

Von Privatbahnen hatten in den ersten 8 Monaten von 1893 die Lüttich-Limburger 1 623 081 Frcs. (gegen 1 566 633 Frcs. im gleichen Zeitraum 1892) vereinnahmt, Antwerpen-Gent 847 193 (890 392) Frcs., Eecloo-Gent 316 620 (300 767) Frcs., Eecloo-Brügge 173 668 (167 446) Frcs., Westflandern 2 002 887 (1 962 204) Frcs, Nordbelgien 8 779 411 (8 763 479) Frcs., Chimay 339 354 (336 741) Frcs., Mecheln-Terneuzen 759 205 (760 952) Frcs. und Termonde-St. Nicolas 144 514 (131 546) Frcs.

Die Nationale Nebenbahngesellschaft endlich vereinnahmte in den ersten 9 Monaten von 1893 3 037 643,11 Frcs. (gegen 2 839 007,65 Frcs. im gleichen Zeitraum von 1892), wobei nur die 880,57 km berücksichtigt wurden, die bereits vor Anfang 1892 eröffnet wurden, also 1892 bereits ein vollständiges Betriebsjahr hatten.

Westflandrische Eisenbahn im 1. Halbjahr 1893.

Bei einem Verkehr von 1 204 330 Personen (gegen 1 117 275 im gleichen Zeitraum 1892) und 342 846 (333 130) t Güter hatte die Westflandrische Eisenbahn im ersten Halbjahr 1893 aus dem Personen- und Güterverkehr eine Einnahme von 689 983,39 (673 461,47) Frcs., aus dem Güter-, Vieh- und sonstigen Verkehr sowie aus anderen Quellen eine solche von 716 109,98 (696 044,94) Frcs und demnach eine Gesammteinnahme von 1 406 093,37 (1 369 506,41) Frcs. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 853 034,01 (839 884,60) Frcs. und der Betriebsüberschuss auf 553 059,36 (529 621,81) Frcs.; zu diesem Ueberschuss traten hinzu 190,30 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahr, 26 583 Frcs. Pacht des Staates für Mitbenutzung der Gemeinschaftsstrecken Deynze-Tielt und Ypres-Comines und 27 368,68 Frcs. ausserordentliche Erträge. Von der 607 201,34 Frcs. betragenden Gesammtsumme verzehrten die verschiedenen Lasten 486 117,92 Frcs., so dass 121 083,42 Frcs. zur Verfügung der am 11. November d. J. am Gesellschaftssitze in Brügge abgehaltenen Hauptversammlung standen; diese beschloss, 120 406,50 Frcs. zur Vertheilung eines Halbjahrgewinnes von 4,50 Frcs. auf den Antheilschein (3 % fürs Jahr) zu verwenden und 676,92 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen.

Als das Kapital für die Seehafenanlagen in Heyst und Brügge, sowie für den Seekanal zwischen beiden Häfen noch nicht gesichert war, wurde die Westflandrische Eisenbahngesellschaft von der Provinz Westflandern und der Gemeinde Brügge eingeladen, sich an der Aufbringung des Kapitals zu betheiligen. An unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Beihilfen sollen 30 983 000 Frcs. aufgebracht werden, und zwar 25 725 000 Frcs. vom Staate für den Hafen Heyst, 2 000 000 Frcs. von der Provinz Westflandern und 3 258 000 Frcs. von der Stadt Brügge; abgesehen von diesen Beihilfen soll die in Aussicht genommene Bau- und Betriebsgesellschaft ein voll eingezahltes Grundkapital von 8 000 000 Frcs., je zur Hälfte in Stamm- und Vorzugsantheilscheinen, aufbringen. Die Stammantheilscheine sollen von der Stadt Brügge, die Vorzugsantheilscheine von den Bauunternehmern Coiseau und Cousin sowie von der Westflandrischen Eisenbahngesellschaft gezeichnet werden. Auf diese Weise würden 38 983 000 Frcs. zusammengebracht, während der Vertrag mit den genannten Unternehmern die Baukosten nur mit 37 983 000 Frcs. veranschlagt, so dass die Bau- und Betriebsgesellschaft, deren Konzession sich auf 70 Jahre erstrecken soll, über ein Betriebskapital von 1 000 000 Frcs. verfügen wird. Von dem Reinertrage sollen zunächst 5 % Gewinn (= 200 000 Frcs.) den Vorzugs- und dann 3 % Gewinn (= 120 000 Frcs.) den Stammantheilscheinen zugewendet werden, während der Rest zu $^3/_4$ unter die Vorzugs- und zu $^1/_4$ unter die Stammantheilscheine vertheilt wird

Der Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft war der Ansicht, dass die geplante Anlage nicht nur der Stadt Brügge und der Provinz Westflandern, sondern auch der Eisenbahn vortheilhaft sein werde, weil ihr eine bedeutende Verkehrsvermehrung daraus erwachsen würde. Nach langen Verhandlungen erklärte er sich infolge dessen dazu bereit, 500 000 Frcs. Vorzugsantheilscheine unter folgenden Bedingungen zu übernehmen: 1. Die Stadt Brügge verpflichtet sich, diese Vorzugsantheilscheine zum Nennwerth zurückzukaufen, falls die Westflandrische Bahn gegen den Willen der Gesellschaft im Laufe von 20 Jahren nach Eröffnung der Häfen und des Seekanals verstaatlicht wird. 2. Die Unternehmer Coiseau und Cousin verpflichten sich, während der Bauzeit wenigstens 350 000 t Baumaterialien auf der Westflandrischen Bahn zu verfrachten. Schon während der Bauzeit wird nach Ansicht des Verwaltungsrathes der aus dieser Verfrachtung von Baumaterialien zu ziehende Gewinn die Zinsen für das neu auszugebende Kapital bedeutend übersteigen. Die am 11. November d. J. zugleich abgehaltene ausserordentliche Hauptversammlung hat dieses Verfahren des Verwaltungsraths einstimmig genehmigt und zugleich beschlossen, die erforderlichen Mittel durch Ausgabe von 1000 Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. zu beschaffen; ausserdem soll eine gleiche Anzahl Schuldverschreibungen ausgegeben werden, um infolge der Verkehrsvermehrung gewisse Stationen erweitern und den Fahrpark verstärken zu können. Diese Beschlüsse werden erst rechtskräftig, wenn die Volksvertretung den Gesetzentwurf, betreffend die Betheiligung des Staates an dem Hafenunternehmen, genehmigt. Der Verwaltungsrath hat aber bereits um die Genehmigung der Regierung zu der entsprechenden Aenderung der Satzungen sowie zur Ausgabe der 2000 Schuldverschreibungen nachgesucht und die Regierung hat diese Genehmigung unter der entsprechenden Voraussetzung zugesichert.

Gent-Terneuzener Eisenbahn.

Am 28. Juli 1891 war mit Begünstigung der Gent-Terneuzener Eisenbahngesellschaft die „Compagnie maritime belge Terneuzen-Londres" unter Festsetzung eines in Antheile von je 500 Frcs. zerfallenden Grundkapitals von 850 000 Frcs. gebildet worden. Von diesem Kapital wurden 800 000 Frcs. den Rhedern Tercelin und Genossen als Entschädigung für die Zubringung von 2 See- und 2 Flussdampfern nebst sonstigen Betriebsmitteln zugetheilt, während die verbleibenden 50 000 Francs von 6 Verwaltungsräthen und dem Direktor der Gent-Terneuzener Eisenbahngesellschaft baar gezeichnet wurden. Die Eisenbahngesellschaft betheiligte sich an dem Schifffahrtsunternehmen in der Weise, dass sie ihm den ganzen über ihre Linie gehenden Verkehr, soweit er in Terneuzen dem Wasserumschlag zugeführt würde, unverkürzt für die ganze Konzessionsdauer der Schiffsverbindung zusicherte. Das nur 50 000 Francs betragende Betriebskapital der neuen Schifffahrts-

unternehmung war indessen zu gering und sie lieh unter Bürgschaft der Eisenbahngesellschaft in verschiedenen Beträgen 250 000 Frcs. Gleichwohl musste die Schifffahrtsgesellschaft ihre Fahrten einstellen und der Schiffspark wurde mit Beschlag belegt und von der Eisenbahngesellschaft übernommen.

Dieses Missgeschick entmuthigte indessen die Verwaltung der Gent-Terneuzener Eisenbahngesellschaft nicht, die Entwickelung des Schifffahrtsbetriebes weiter zu fördern. Von einer am 30. August d. J. abgehaltenen ausserordentlichen Hauptversammlung verlangte der Verwaltungsrath Vollmacht zu dringenden Anordnungen, um den Schiffsbetrieb aufrecht zu erhalten, falls ihn die Belgische Schifffahrtsgesellschaft würde aufgeben müssen. Die Hauptversammlung gab diese Vollmacht, behielt sich aber die Genehmigung für den Fall vor, dass das Gesellschaftsvermögen in Mitleidenschaft gezogen würde. Dieselbe Hauptversammlung beschloss ausserdem, durch Ausgabe einer dritten Reihe 3 % Schuldverschreibungen ein Kapital von 500 000 Frcs. zu beschaffen und davon rund 300 000 Frcs. zur Umwandlung der noch im Umlauf befindlichen 4,5 % Schuldverschreibungen, rund 100 000 Frcs. zum Ausbau der Station Terneuzen als Umschlagsplatz und 100 000 Francs zur Vermehrung des Fahrparks, sowie Verstärkung des Betriebskapitals zu verwenden.

Nun bestimmt aber der Art. 5 der Satzungen folgendes: „Das Gesellschaftskapital besteht aus 5 000 Antheilscheinen von je 500 Frcs.; ausserdem werden 8 500 Schuldverschreibungen, die zu 500 Frcs. rückzahlbar und mit 15 Frcs. verzinslich sind, ausgegeben. Bei jeder neuen Ausgabe von Schuldverschreibungen ist das Verhältniss zwischen der Anzahl der Antheilscheine und der Schuldverschreibungen, welche gegenwärtig die Mittel der Gesellschaft bilden, zu wahren; auch sollen die neuen Schuldverschreibungen den älteren gleichlautend sein." Um sich dieser Bestimmung anzupassen, beschloss die Hauptversammlung vom 30. August d. J., auch eine entsprechende Anzahl neuer Antheilscheine zu schaffen. Da aber nach Art. 14 der Satzungen kein Antheilschein unter dem Nennwerth ausgegeben werden darf, die Antheilscheine an der Brüsseler Börse aber nur einen Kurswerth von 120 bis 150 Frcs. besitzen, so glaubte der Verwaltungsrath und mit ihm die Hauptversammlung die fragliche Bestimmung so auslegen zu dürfen, dass man sich beschränkte, die von den Satzungen geforderte Anzahl neuer Antheilscheine zu schaffen, ihre Ausgabe aber bis zu dem Zeitpunkte zu vertagen, wo sie zum Nennwerth würden abgesetzt werden können.

Auf Grund der ihm von der Hauptversammlung am 30. August d. J. ertheilten Vollmacht trat der Verwaltungsrath mit den Englischen Rhedern Little und Johnston in Unterhandlung und vereinbarte mit ihnen einen Vertrag, der am 1. Oktober d. J. in Wirksamkeit treten sollte. Danach thun sich die Gent-Terneuzener Eisenbahngesellschaft einerseits und die Rheder Little und Johnston andererseits auf 25 Jahre zu einer Genossenschaft mit einem Grundkapital von 800 000 Frcs. zusammen; von dem Kapital entfallen 408 000 Frcs. auf die Englischen Rheder und werden durch die Zubringung von 2 Dampfern sowie durch eine baare Einlage von 8 000 Frcs. dargestellt, während 392 000 Frcs. auf die Belgische Eisenbahngesellschaft entfallen und durch die Zubringung des von der Belgischen Schifffahrtsgesellschaft übernommenen Schiffsparkes, sowie durch eine baare Einlage von 142 000 Frcs. dargestellt werden. Von dem Reinertrage des Schifffahrtsunternehmens werden 49 % der Gent-Terneuzener Eilenbahngesellschaft, 51 % den Rhedern Little und Johnston zugetheilt; letzteren liegt die gesammte Geschäftsführung ob. Im Falle der Verstaatlichung der Gent-Terneuzener Eisenbahn durch die Belgische oder Holländische Regierung kann sich die Eisenbahngesellschaft aus der Betheiligung zurückziehen und ihren durch Sachverständige abzuschätzenden Antheil am Genossenschaftsvermögen verlangen. Nach Verlust der Hälfte des Genossenschaftsvermögens hat die Auflösung von Rechtswegen zu erfolgen.

Behufs Genehmigung dieses Vertrages sowie zur Bewilligung der dazu erforderlichen Geldmittel berief der Verwaltungsrath auf den 12. Oktober d. J. eine ausserordentliche Hauptversammlung, die aber wegen ungenügender Betheiligung nicht zustande kam. Eine am 13. November d. J. abgehaltene zweite Hauptversammlung genehmigte den Vertrag mit 481 gegen 53 Stimmen und ermächtigte den Verwaltungsrath, eine vierte Reihe von Antheilscheinen auszugeben und zugleich die nach den Satzungen erforderliche Anzahl Antheilscheine zu schaffen; auch die Ausgabe dieser Antheilscheine wird ebenso wie bezüglich der durch die Hauptversammlung vom 30. August d. J. geschaffenen 784 Stück erst erfolgen, wenn der Absatz zum Nennwerth möglich sein wird. Ein Mitglied des Verwaltungsraths und zwei Aufsichtsräthe erklärten die Ausgabe der Schuldverschreibungen unter den obwaltenden Verhältnissen als satzungswidrig und legten ihre Aemter nieder. Die Beschlüsse der Hauptversammlung sind übrigens noch nicht endgültig, weil die beschlossene Kapitalvermehrung nicht ohne Aenderung des oben mitgetheilten Art. 5 der Satzungen angängig und hierzu die Genehmigung der Regierung erforderlich ist.

Brüsseler Stadtbahnen.

Nach Bekanntmachung des Ministers der öffentlichen Arbeiten liegen bei der Provinzialregierung von Brabant vom 25. November d. J. ab die Urkunden, betreffend 4 Brüsseler Stadtbahnlinien, zur Einsichtnahme aus; die Betheiligten können ihre Bemerkungen über die Gemeinnützigkeit dieser Linien in die zugleich aufgelegte Liste eintragen. Dieser Abstimmung unterliegen folgende Linien:

1. eine Untergrundbahn zwischen dem Fusse der Madeleinestrasse in Brüssel und der Bastionstrasse in Ixelles (Entwurf Gillon);
2. eine elektrische Strassenbahn mit oberirdischer Stromzuführung zwischen der Börse und dem Namurer Thore in Brüssel (Entwurf der Société anonyme des tramways Bruxellois);
3. eine Seilbahn zwischen Marché aux Herbes und dem Namurer Thore in Brüssel (Entwurf Vanderschueren);
4. eine Seilbahn zwischen Marché aux Herbes und dem Namurer Thore in Brüssel (Entwurf der „Société anonyme du chemin de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boendael").

Allgemeine Schmalspurbahn-Gesellschaft.

Die „Compagnie générale de railways à voie étroite" hatte in dem vom 1 Juli 1892 bis dahin 1893 reichenden Berichtsjahre aus Zinsen, Bau- und Betriebsgewinnen usw. eine Einnahme von 593 030,57 Frcs.; hierzu kamen 112 Frcs. verfallene Gewinnantheile und 3028,95 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre. Von der 596 171,52 Frcs. betragenden Gesammteinnahme verzehrten die Abschreibungen 9 462,62 Frcs., die allgemeinen Unkosten 38 396,51 Frcs., die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 188 892,72 Frcs., so dass 359 419,67 Frcs. zur Verfügung der am 18. Oktober d. J. abgehaltenen Hauptversammlung standen. Davon wurden 17 970,98 Frcs. den allgemeinen Rücklagen und 180 000 Frcs. den Rücklagen für unvorhergesehene Fälle zugeführt, 8 970,93 Frcs. dem Verwaltungsrath und 1 794,19 Frcs. dem Aufsichtsrath zugewendet, 150 000 Frcs. als Gewinn (5 %) an die Antheilscheine vertheilt und 673,57 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Allgemeine Schmalspurbahngesellschaft ist bei folgenden Eisenbahnen betheiligt: 1. Compagnie des chemins de fer économiques du Nord (Strassenbahnen von Valenciennes, Departementsbahnen des Nord, der Isère, von Ober-Savoyen, Lokalbahnen Lens-Frévent, Portel-Boulogne-Bonningues und Armentières-Halluin); 2. Compagnie des chemins de fer du Périgord und Compagnie du tramway de Bayonne à Biarritz; 3. Compagnie belge des chemins de fer réunis; 4. Société des railways économiques de Liège-Seraing et extensions; 5. Société du grand chemin de fer sudaméricain in Argentinien; 6. Carenero-Eisenbahngesellschaft in Venezuela; 7. Société des tramways de Boulogne; 8 Compagnie du chemin de fer de Bruxelles-Ixelles - Boendael; 9. Zuid - Nederlandsche Stromtramway Maatschappij und 10. die Eisenbahn Mudania-Brussa in Kleinasien.

Belgische Eisenbahngesellschaft.

Sobald die Verstaatlichung der Eisenbahn Neustrelitz-Warnemünde durch Mecklenburg endgültig geworden ist, wird die „Société belge de chemins de fer", welche die Antheilscheine des Deutsch-Nordischen Lloyd besitzt, im Laufe des nächsten Jahres ihre sämmtlichen noch im Umlauf befindlichen Schuldverschreibungen zurückzahlen.

Aus Spanien und Portugal.

Madrid-Saragossa-Alicante Eisenbahn.

Die Angestellten dieser Bahn begannen am 3. November d. J. einen Ausstand, um die Entlassung des Betriebsdirektors durchzusetzen. Sie hatten sich diesen Zeitpunkt gewählt, weil die Linien der Gesellschaft gerade für die Kriegssendungen nach Melilla sehr dringend gebraucht wurden; die Bahnverwaltung beschränkte sich indessen auf Einstellung des allgemeinen Güterverkehrs.

Westspanische Eisenbahn.

Die „Gaceta de Madrid" vom 10. Oktober d. J. veröffentlicht das am 7. Oktober ergangene Urtheil, welches den Vergleich (convenio) der Westspanischen Eisenbahngesellschaft mit ihren Gläubigern (vergl. Nr. 58 S. 560 d. Ztg.) auf Grund der Art. 932, 935 und 936 des Handelsgesetzbuches, sowie des Art. 12 des Gesetzes vom 12. November 1869 bestätigt.

Das Gold-Aufgeld und die Spanischen Eisenbahnen.

In Anbetracht des Darniederliegens von Handel und Verkehr und des ungünstigen Standes des Staatshaushalts hat das Gold-Aufgeld eine bedenkliche Höhe erreicht; dieser Zustand wird erst mit dem Wiederherstellen des Gleichgewichts im Staatshaushalt und mit dem Wiederaufleben von Handel und Gewerbe verschwinden. Die Eisenbahnen leiden doppelt darunter, weil sich einerseits ihr Verkehr vermindert und andererseits ihre Lasten wachsen; denn die Einnahmen gehen in entwertheter Münze ein, die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen hat dagegen in vollwerthiger Münze zu erfolgen. Gewisse Anleihen laufen dadurch Gefahr, ihre Sicherheit zu verlieren; auch können Gesellschaften mit beschränkten Mitteln dazu verleitet werden, die Ausgaben für Unterhaltung und Erneuerung mehr einzuschränken als es mit der Sicherheit des Betriebes verträglich ist.

Die Eisenbahngesellschaften haben daher beantragt, ihre Personen- und Eilguttarife erhöhen zu dürfen. Von anderer Seite ist der Vorschlag gemacht worden, unter Anwendung des Gesetzes über den Zwangsvergleich zwischen den Eisenbahngesellschaften und ihren Gläubigern die Zinsen der Anleihen je zur Hälfte in Franken und Pesetas zu zahlen oder wenn dies mit der verschiedenen Hypothekenstellung der einzelnen Anleihen nicht verträglich ist, die Zinsen der nachstehenden Anleihen zu verkürzen. Der Direktor des „Moniteur des intérêts matériels", Georges de Laveleye, zeigt die Bedenken, welche sich der Ausführung dieser Auskunftsmittel entgegenstellen und macht seinerseits den Vorschlag eines Gesetzes, durch welches den Eisenbahngesellschaften auf ihren Wunsch die Konzessionsdauer auf 5 Jahre verlängert werden kann, wenn sie sich folgenden Bedingungen unterwerfen: 1. Die Tilgung der Anleihen während der nächsten 5 Jahre wird vertagt; 2. die dieser Tilgung entzogenen Beträge werden auf eine besondere Rechnung übertragen und a) zur Zahlung der fälligen Anleihezinsen, b) zur Ausführung ausserordentlicher Unterhaltungsarbeiten, sowie der nothwendigen Erneuerungen verwendet; 3. während dieser Vertagung der Anleihetilgung dürfen die Antheilhaber weder Zinsen noch Gewinn erhalten; 4. die Gesellschaften können nach Ablauf von 5 Jahren ihre Freiheit zurücknehmen, wenn sie auf die Wohlthaten dieses Gesetzes verzichten und die regelmässige Verzinsung und Tilgung ihrer Anleihen wieder aufnehmen; 5. der dann noch nicht verwendete Betrag der Sonderrechnung verbleibt in einer besonderen Kasse und ist dann ausschliesslich zur Unterhaltung und Erneuerung zu verwenden.

Da die Tilgung der Spanischen Eisenbahnanleihen jährlich mehr als 9 Millionen Francs erfordert, so würde die Vertagung der Tilgung diese Summe für andere Zwecke frei machen.

Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft.

Auf Grund der neuen Verordnung, welche das Eisenbahnschuldrecht allgemein regelt, ist an Stelle des durch Verordnung vom 21. April 1892 eingesetzten Ausschusses zur vorläufigen Verwaltung des Unternehmens der im Art. 8 der neuen Verordnung vorgesehene neungliedrige Ausschuss getreten; den Staat vertreten darin: Arouca (Vorsitzender), Joao Arroyo und Madeira Pinto, die Antheilhaber: Carilho, Paes Willas Boas und Castro Guimaraes, endlich die Gläubiger: Victorio Vaz (Portugiesischer Gläubigerausschuss), A. Lechat (Französischer Ausschuss) und Hohenemser (Deutscher Ausschuss). Dieser Ausschuss hat einen den Gläubigern nach Genehmigung durch die Regierung vorzulegenden Vergleich zu entwerfen; ein solcher Vergleich ist bekanntlich bereits ausgearbeitet (vergl. Nr. 55 S. 534 d. Ztg.), er wird aber in Hinsicht auf das durch die neue Verordnung geschaffene Vorrecht des staatlichen Guthabens einige Aenderungen erfahren müssen, um die Genehmigung des Staates zu erhalten.

Aus Süd- und Mittelamerika.

Argentinien.

Die Betriebsergebnisse der Buenos Ayres Great Southern railway waren im ersten Halbjahr 1893 besser als man erwartet hatte. Unmerklich scheint sich das Land aus den Schwierigkeiten herauszuwinden; die Einwanderung beginnt wieder und bald wird die Bahn die gleichen Gewinne wie früher erzielen. Im laufenden Jahre wird allem Anschein nach die Schafschur und die Getreideernte grössere Erträge als im Vorjahre liefern. Bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 1 145 Meilen in 1892/93 (gegen 1 039,5 Meilen in 1891/92) sind die Betriebseinnahmen gegen das Vorjahr um 10,19 % und die Reineinnahmen um 5,65 % gestiegen — ein Ergebniss, das angesichts der politischen Wirren der Republik und ihrer Einwirkung auf das wirthschaftliche Leben die Lage der Gesellschaft befriedigend erscheinen lässt. Nach Befriedigung der Schuldverschreibungen und der Vorzugs-Antheilscheine konnten die Rücklagen auf 35 000 £ gebracht, ein Jahresgewinn von 5 % an die Stamm-Antheilscheine vertheilt und 9 599 £ auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Nicht ganz so günstig spricht sich der Geschäftsbericht der Buenos Ayres and Rosario railway company über das erste Halbjahr 1893 aus. Bis zum April war die Lage der Eisenbahnen glänzend und die Zukunft schien die höchsten Erwartungen zu rechtfertigen; seitdem haben aber die politischen Wirren und die Provinzialaufstände den wirthschaftlichen Fortschritt des Landes gehemmt. Infolge dessen stieg die Goldprämie, die im ersten Halbjahr 1892 nur 213,25 % im Durchschnitt betrug, im gleichen Zeitraum 1893 auf durchschnittlich 246,50 % und die Tarife mussten von 100 auf 110 % und neuerdings in verschiedenen Fällen sogar auf 120 % erhöht werden. Die Betriebseinnahmen beliefen sich im ersten Halbjahr 1893 auf 322 242 £ (gegen 265 968 £ im gleichen Zeitraum 1892), die Ausgaben auf 167 660 (127 380) £ und der Ueberschuss auf 154 582 (138 588) £; davon dienten 63 327 £ zur Verzinsung der 4 % Schuldverschreibungen, 43 564 £ zur Verzinsung der 7 % Sunchales-Vorzugs-Antheilscheine, 25 000 £ zur Verzinsung der 5 % Erweiterungs-Antheilscheine und 22 961 £ wurden auf neue Rechnung vorgetragen. Ueber eine Gewinnvertheilung an die Stamm-Antheilscheine wird erst Beschluss gefasst werden, wenn die Ergebnisse des ganzen Jahres bekannt sind.

Die Gläubiger der Compagnie française des chemins de fer argentins haben in einer am 20. Oktober d. J. beim Handelsgericht der Seine abgehaltenen Versammlung den von der Gesellschaft vorgeschlagenen Vergleich mit grosser Mehrheit angenommen.

Brasilien.

Die West-Minas-Eisenbahngesellschaft von der bekanntlich eine Anleihe in Deutschland untergebracht wurde, hatte im Jahre 1892 gegen viele Schwierigkeiten zu kämpfen. Der hohe Wechselkurs und das geringe Vertrauen Europas in die Zukunft Brasiliens haben nicht gestattet, den Baufortschritt der Ergänzungslinie in der gewünschten Weise zu fördern. Die Betriebseinnahmen sind trotzdem auf 1 492 848 Mrs. (gegen 920 924 Mrs. in 1891) gestiegen, aber auch die Betriebsausgaben auf 987 649 (626 009) Mrs. Die Hauptlinie ist bis Abbadia (509 km) im Betriebe und soll im Laufe des Jahres 1893 bis zu ihrem Endpunkt Barrado Paraopeba am San Francisco eröffnet werden. Die von der Gesellschaft im San Francisco angestellten Tiefmessungen haben ergeben, dass der Fluss von Barrado Paraopeba bis zu den Piraporafällen (237 km) schiffbar ist; die Gesellschaft hat daher ein bezügliches Konzessionsgesuch an den Staat Minas Geraës gerichtet. Die auf dem Rio Grande angestellten Versuche haben die Gesellschaft bewogen, ihre Flotte auf diesem Fluss von 3 auf 5 Personendampfer und von 5 auf 12 Vieh- und Güter-Flachboote zu vermehren. Auf der Linie Barra Mansa-Catalao sind die Erdarbeiten für 200 km, die Vorarbeiten für 650 km vollendet; für eine Verlängerung dieser Linie von Barra Mansa nach dem Hafen Angra dos Reis hat die Gesellschaft die Konzession nachgesucht. Die im Jahre 1893 durch Vermittelung des Hauses Rothschild aufgenommene Anleihe von 3 710 000 £ ist nach dem der Hauptversammlung in Rio de Janeiro am 30. Juni d. J. erstatteten Geschäftsbericht zur Vollendung der im Jahre 1890 begonnenen Bauten bestimmt.

Der Minas and Rio railway company (106 Meilen) hat die Regierung infolge eines schon längere Zeit schwebenden Streitfalles die Zinsengewähr für das am 30. Juni d. J. beendete Geschäftsjahr nicht ausgezahlt, doch hofft der Brasilianische Generaldirektor Gunning, dass in kurzem eine befriedigende Lösung erfolgen werde. Dieser Umstand im Verein mit der Revolution in Rio de Janeiro macht es der Gesellschaft zum ersten Mal seit ihrem Bestehen unmöglich, den gewohnten Halbjahrsgewinn von 3,6 % zu vertheilen. Man musste sich also mit 2 % für das erste Halbjahr 1893 begnügen, so dass sich der Jahresgewinn für 1892/93 nur auf 5,5 %, statt 7 % belief. Die Betriebseinnahmen betrugen 149 390 £ (gegen 136 532 £ in 1891/92), die Ausgaben 102 872 (71 367) £ und der Ueberschuss 46 518 (65 165) £. Die Einnahmesteigerung vertheilt sich auf alle Verkehrsarten mit Ausnahme des Viehverkehrs; die Mehrausgaben wurden dagegen durch den Wechselverlust und durch die Hafenliegeabgaben veranlasst.

Die Betriebseinnahmen der Recife and San Francisco railway, welche im ersten Halbjahr 1893 91 165 £ betrugen, waren um 3 883 £ höher als im gleichen Zeitraum 1892. Die am 17. Oktober d. J. abgeschlossene Hauptversammlung beschloss, 30 867 £, also einen Halbjahrsgewinn von 2,5 %, an die Antheilscheine zu vertheilen und 867 £ auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Betriebseinnahmen der Bahia and San Francisco railway waren im ersten Halbjahr 1893 um 16 169 £ höher als im gleichen Zeitraum 1892; ein so günstiges Ergeb-

niss ist von der Bahn bisher noch nicht erzielt worden. Um nicht durch den hohen Wechselkurs unnütze Verluste zu erleiden, beschloss die Gesellschaft, nicht den ganzen verfügbaren Betrag, sondern nur einen Halbjahrsgewinn von 3 % oder 12 sh. für den Antheilschein abzüglich der Steuer zu vertheilen und eine Summe von 9 000 £ dem Betriebskapital, das dadurch auf 101 216 £ gebracht wird, zuzutheilen.

Auch die Einnahmen der Timbo-Zweigbahn sind um 1 457 £ höher als im ersten Halbjahr 1893; der Halbjahrsgewinn wurde für 1893 auf 1,875 % oder 7,5 sh. abzüglich der Steuer festgesetzt, während 733 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Bei der Southern Brazilian Rio Grande do Sul railway beliefen sich im ersten Halbjahr 1893 die Betriebseinnahme auf 470 074 Mrs. (gegen 440 156 Mrs. im gleichen Zeitraum 1892) und die Betriebsausgaben auf 379 907 (361 191) Milreis. Die Mehreinnahmen rühren lediglich von den verschiedenen Quellen her; der Personen- und Güterverkehr zeigten sogar infolge der politischen Unruhen einen geringen Rückgang, namentlich weil der Verkehr im März 14 Tage und im Mai 8 Tage lang eingestellt werden musste. Der Wechselverlust war dagegen etwas geringer wie früher. Nach Bestreitung aller Lasten standen noch 58 355 £ zur Verfügung der Gesellschaft, von denen indessen angesichts der schwierigen Verhältnisse nur ein Halbjahrsgewinn von 1 % vertheilt wird, 19 509 £ dagegen der neuen Rechnung vorbehalten bleiben.

Der Staat Bahia hat die Konzession für folgende Linien ausgeschrieben: 1. von Alagoinhas nach Santo Antonio da Glorio (435 km), 2. von Feira de Santa Anna bis zum San Francisco (538 km), 3. von Bandeira de Mello nach Lencôes (101 km), 4. von Brejo Grande bis zum San Francisco (704 km), 5. von der Nazarethbahn nach Condeuba (473 km) und 6. von Ilheos nach Victoria (220 km). Die Anträge sind an das Sekretariat des Staates bis zum 31. Dezember 1893 zu richten. Den Konzessionsbewerbern werden folgende Begünstigungen in Aussicht gestellt: 1. die Gewährleistung von höchstens 7 % Zinsen auf längstens 30 Jahre für das erforderliche Anlagekapital, das aber 35 Contos für 1 km nicht übersteigen darf; oder aber eine einmalige Beihilfe von höchstens 10 Contos für 1 km; 2. eine Monopolzone von 20 km zu beiden Seiten der Linie, auf welcher innerhalb 50 Jahren keine andere Bahn gebaut werden darf; 3. unentgeltliche Ueberlassung der zum Bau der Bahn nebst Zubehör erforderlichen Ländereien, Steine usw., sofern sie keinen Privatbesitzer haben; 4. Befreiung von allen Provinzialsteuern für das zum Bau, zur Unterhaltung und zum Betriebe der Bahn erforderliche Material, so lange die Reineinnahmen 70 % des Anlagekapitals nicht übersteigen; 5. das Enteignungsrecht innerhalb der Grenzen des Gesetzes; endlich 6. bei gleichen Bedingungen Bevorzugung beim Erwerbe herrenlosen Landes in einer Zone von 10 km zu beiden Seiten der Bahn.

Uruguay.

Die Central Uruguay railway company (271 Meilen) hatte in dem am 30. Juni d. J. beendeten Geschäfsjahre eine Betriebseinnahme von 256 002 £ (gegen 244 569 £ in 1891/92), eine Betriebsausgabe von 137 741 (133 580) £ und einen Ueberschuss von 118 261 (110 989) £; nachdem hiervon die Zinsen der Schuldverschreibungen und Vorzugs-Antheilscheine, die Pacht an die North Eastern railway und die sonstigen Unkosten gedeckt waren, standen noch 19 501 £ zur Verfügung der Gesellschaft. Die schon in der ersten Hälfte des Berichtsjahres wahrnehmbare Besserung blieb auch trotz eines Einnahmerückganges aus dem Personenverkehr in der zweiten Hälfte anhaltend; denn der Güterverkehr glich nicht nur den Ausfall des Personenverkehrs, sondern auch die Steigerung der Betriebsausgaben aus. Die Regierung hat ihre Verpflichtungen pünktlich erfüllt.

Bei der Central Uruguay Northern Extension railway, welche im Jahre 1892/93 eine Betriebslänge von 182 Meilen (gegen 138 Meilen in 1891/92) hatte, stiegen die Betriebseinnahmen im Berichtsjahre auf 26 658 (22 474) £, die Ausgaben auf 15 995 (13 485) £ und der Ueberschuss auf 10 663 (8 989) £. Nach Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen konnten dank der Zinsengewähr ein Jahresgewinn von je 6 sh. an die Antheilscheine vertheilt und 1 248 £ auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Die Central Uruguay Eastern Extension railway, welche von der Centralbahn gegen einen zur Höhe der Wocheneinnahme im umgekehrten Verhältniss stehenden Antheil von 47 bis 60 % der Einnahme betrieben wird, hatte 1892/93 eine Länge von 128 Meilen (gegen 123 Meilen in 1891/92). Die Einnahmen betrugen 57 295 (36 755) £, die Ausgaben 30 932 (22 053) £ und der Ueberschuss 26 363 (14 702) £; nach Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen erhielten die Antheilscheine einen Jahresgewinn von je 8,5 sh. und 1 804 £ wurden auf neue Rechnung vorgetragen. Die Gesellschaft ist der Meinung, dass sie die Zinsengewähr der Regierung in nächster Zeit nicht mehr wird in Anspruch zu nehmen brauchen.

Peru.

Als die Peruanische Andenbahn vor 2 Jahren Oroya erreichte, war dieses nur ein Indianischer Marktflecken; heute sind dort mehrere Hüttenwerke in vollem Betriebe und eine Bergwerksstadt ist am Ostabhang der Anden entstanden. Jetzt beschäftigt man sich damit, die Bahn bis zu einem der schiffbaren Nebenflüsse des Amazonenstroms zu verlängern und so eine Dampfverbindung durch ganz Südamerika zu ermöglichen.

Die Interkontinentalbahn.

Nach der Zeitschrift „Industries and Iron“ sind die drei Ingenieurabtheilungen, welche zur Anfertigung der Vorarbeiten für die Verbindungsbahn von Mexiko bis Argentinien im vorigen Jahre ausgesandt wurden, nach Erfüllung ihrer Aufgabe nach den Vereinigten Staaten zurückgekehrt; sie sind jetzt damit beschäftigt, ihre Berichte abzufassen und die letzte Hand an ihre Karten zu legen.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Gefährdung eines Eisenbahntransportes durch Pflichtvernachlässigung.** Aus den Entscheidungsgründen: „Beschwerdeführer ist in Anwendung des § 316 Abs. 2 R.-Str.-G.-B.'s zu Strafe verurtheilt, weil er, als „zur Leitung von Eisenbahnfahrten angestellter“ Hilfsheizer zur Vernachlässigung der ihm obliegenden Pflicht, den Wasserstand im Lokomotivkessel stetig zu beaufsichtigen, eine Kesselexplosion veranlasst und dergestalt einen Eisenbahntransport gefährdet habe. Das Urtheil ist aufgehoben. Dasselbe hat in unzureichender Weise die Pflichtvernachlässigung des Beschwerdeführers begründet: Derselbe hat lediglich als Heizer auf der Lokomotive fungirt. Als solcher ist er unbestritten der unmittelbar Untergebene und technische Gehilfe des Lokomotivführers, dessen Weisungen er in allen Stücken Folge zu leisten hat. In erster Reihe ist der Lokomotivführer für das sichere und regelmässige Funktioniren der von ihm geführten Maschine verantwortlich. § 19 der betr. Dienstinstruktion ist dahin zu verstehen, dass die Verpflichtung, dafür zu sorgen, dass im Kessel genug Wasser vorhanden und der Wasserstandszeiger zuverlässig seinen Dienst thut, für den Heizer nur sekundär insoweit platzgreift, als nicht anderweite Weisungen des Lokomotivführers anderweite Obliegenheiten dies dem Heizer unmöglich machen. Im vorliegenden Falle erachtet die Strafkammer nicht für ausgeschlossen, dass das Wasserstandsglas kein Sinken des Wasserstandes im Kessel markirt hat und es wird dem Beschwerdeführer nur vorgeworfen, dass ihm das unterbliebene „Spielen“ des Wassers im Glase nicht aufgefallen sei, ihn nicht veranlasst habe sich von einer etwa erfolgten Unterbrechung der Verbindung zwischen Kessel und Glas und von der Unmöglichkeit, den Wasserstand im Kessel selbst noch sicher zu kontroliren, gehörig zu überzeugen. Wenn der Lokomotivführer, wie das für die Zeit unmittelbar vor der Explosion festgestellt ist, den Heizer mit der Beaufsichtigung der Bahnstrecke beauftragt oder auf die Unterhaltung der Feuerung verwiesen oder sich sonst die Kontrole des Wasserstandsglases selbst vorbehalten hat, so wäre es eine durch den Wortlaut des § 19 der Dienstinstruktion in nichts gerechtfertigte Folgerung, trotzdem dem Beschwerdeführer zu Pflichtvernachlässigung zuzurechnen, dass er sich nicht eigenmächtig an die Stelle seines unmittelbaren Vorgesetzten, des Lokomotivführers, gesetzt oder den letzteren seinen Funktionen enthoben hat. Die Frage, ob die unterstellte Pflichtversäumniss noch als kausal für die Transportgefährdung gelten kann, d. h. ob, wenn auch rechtzeitig eine eingetretene Unterbrechung der Verbindung zwischen Kessel und Wasserstandszeiger wahrgenommen wäre, hierdurch allein die Explosion verhütet sein würde, ist nicht erörtert worden. Abgesehen hiervon erscheint es bedenklich, einen einfachen, soviel ersichtlich für den Lokomotivbetrieb nicht geprüften Hilfsheizer ohne weiteres dafür verantwortlich zu machen, dass er den technischen Zusammenhang zwischen dem Spielen im Wasserstandszeiger und dem möglichen Sinken des Wasserstandes im Kessel nicht sofort erkannt hat, zumal die Unterhaltung der Feuerung, die Beaufsichtigung der Bahnstrecke mit ihrem Signalwesen, die Beobachtung aller Bestandtheile des Mechanismus eine unabsehbare Reihe gleichberechtigter Ansprüche an die Aufmerksamkeit erbrachten.“ (Erk. des III. Strafsenats des Reichsgerichts vom 10. Juli 1893; Jurist. Wochenschr. 1893 S. 413.)

Nr. 23. Jahrgang 1893. Berlin, am 9. Dezember 1893.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Dezember Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	Ballen	Muscheln —	88	1	Elberfeld-Döppersberg	K. E.-D. Elberfeld	schon verkauft.
2	A	2051	1	Kiste	Käse —	24	2	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
3	A	160	1	—	leerer Hopfencylinder	53	3	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
4	A	2476	1	Kübel	? —	108	4	Augsburg	"	
5	A C	590/4	4	—	lose Kistenbretter	8	5	Aachen	Linksrh. Köln	
6	A C V	34439	1	Kiste	Roststäbe —	26	6	Basel	Elsass-Lothring.	
7	A G	8110	1	"	Pfannendraht und schmutzige Kleider	137	7	Augsburg	Bayerische Stsb.	
8	A G	10/12	3	Fässchen	leer —	22	8	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Lindhorst-Mainz 10./11.
9	A W	77	1	Pack	5 Kohleneimer —	—	9	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
10	B	272	4	Bund	Stangendraht —	122	10	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
11	B	—	1	Fass	leer —	8	11	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
12	B H	722	1	"	gefüllt —	—	12	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
13	B S	9346	1	Sack	Haselnüsse —	50	13	Gnoien	Meckl. Friedr. Frzb.	Meyenburg.
14	C A	3149/50	2	Pack	Pappdeckel —	50	14	Rheydt	Linksrh. Köln	
15	C A M	91	1	Kiste	Blumenzwiebeln —	211	15	München C. B.	Bayerische Stsb.	
16	C D	11941	1	"	leer —	50	16	Mergentheim	Württemberg. Stsb.	
17	C F	996	1	Fass	leer —	15	17	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
18	C H C	8483	1	Kiste	gefüllt —	27,5	18	Gr.-Heringen	K. E.-D. Erfurt	
19	C L	1	1	Pack	4 leere Körbe —	8	19	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
20	C M	135	1	Kiste	? —	10	20	Bettingen	Wilh.-Luxemburgb.	
21	C S	27	1	Pack	4 leere Körbe —	12	21	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
22	C S	13036 646 7030	3	Kisten	leer —	105	22	Berlin	K. E.-D. Altona	Lüneburg-Bln.
23	C W	131	1	Korb	Eisenwaaren —	39	23	Wilhelmsburg	"	
24	D C	1805	1	—	eis. Pflugschaar —	1,5	24	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
25	D C F	3483	1	Kiste	leer —	4,5	25	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
26	D T	1043	1	Ballen	Hopfen —	66	26	Eger	Bayerische Stsb.	
27	E L	2	1	Korb	leer —	3	27	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	
28	E V C W V	9809	1	Ballen	Manufakturwaaren —	189	28	Lübeck, Güterverwaltung	Lübeck-Büchener	am 27./11. Zug 304 aus Wagen 9372 M.
29	F	—	15	Kolli	Ofentheile —	—	29	Husum	K. E.-D. Altona	
30	F B	1	1	Korb	? —	11	30	Wittenberge	"	Hannover-Kyritz.
31	F C	3073	1	Kiste	leer —	30	31	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mainz.
32	F H C	2505	1	"	gefüllt —	75	32	Mainz	"	bez.: Frankfurt a/M.-Mainz.
33	F G	4044	1	"	Flaschen —	28	33	Frankfurt a/M. H. L. B.	"	bez.: Mainz.
34	F L	5565	1	Ballen	? —	77	34	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	
35	G	8	1	—	Thüre —	25	35	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr.: Worms-Mainz.
36	G B	7995	1	Kollo	Eisen —	5	36	München O. B.	Bayerische Stsb.	München Ostb.-Bruck bezettelt.
37	G B C	280	1	Bund	Stahl —	34	37	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
38	G F G	5665	1	Fass	Wein —	79	38	Bayreuth	Bayerische Stsb.	Grovina Gonzaloz & Byass Hamburg bezettelt.
39	G St W	—	1	Kiste	Eisenwaaren —	34	39	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
40	H	—	1	—	Ofentheil —	4	40	Northeim	K. E.-D. Hannover	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
41	H	1	1	Korb	leer —	8	41	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
42	H B	2	1	—	Hammer —	4	42	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
43	H D W B S	1735	1	Fass	leer —	47	43	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
44	H H	802	1	„	leer —	11	44	Aachen	Linksrh. Köln	
45	H K	—	1	—	Wagenbuchse —	6	45	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
46	HK	1633	1	Fässchen	gefüllt —	30	46	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Darmstadt M. N. B. — Frankfurt a/M.
47	H K	478	1	Sack	gefüllt —	20	47	Mainz	„	beschr.: Viersen-Mainz.
48	H M	2	1	Kollo	Ofentheil (Thürrahmen)	2,5	48	Bünde	K. E.-D. Hannover	
49	H V S „Vorsicht“	—	1	Kiste	Glas und Porzellan (mit Bleistift auf d. Kiste geschrieben)	120	49	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
50	J	3488	1	—	Kniestück eines gusseis. Rohrs	35	50	Landshut	Bayerische Stsb.	
51	J	25	1	Kiste	Küchenartikel —	22	51	Augsburg	„	
52	J A	4/6	3	Kisten	leer —	141	52	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Annaberg-Mainz 7/11.
53	J E	565	1	Fass	leer, 52,5 l —	—	53	Frankfurt a/M. H. L. B.	„	
54	J F	220	1	Ballen	graues Leinen —	83	54	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
55	J G S	10	1	—	Privatplan —	56	55	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
56	J H	350	1	Ballen	Flanell —	40	56	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
57	J H B	—	1	Kiste	Pflaumen —	28	57	„	„	
58	J L	1	1	Fass	leer —	34,5	58	Ansbach	Bayerische Stsb.	
59	J M B	712	1	Kiste	leer —	19	59	Leipzig Eilbg. B.	K. E.-D. Erfurt	
60	J N	6457	1	„	Denkmünzen —	70	60	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
61	J St	—	2	Kolli	Rohre —	5	61	Worms	Hessische Ludwigsb.	bez.: Worms.
62	K	101 l 1890	1	Fass	leer —	19	62	Bruchsal	Badische Stsb.	
63	K	69	1	Ballen	Hopfen —	129	63	München C. B.	Bayerische Stsb.	
64	K	—	1	Korb	Aepfel —	9	64	München S. B	„	
65	K	—	1	Bund	3 Rosten —	6	65	Altona	K. E.-D. Altona	
66	K	—	13	Stück	eis. Ofenthüren —	150	66	Hamburg B.	„	
67	K	746	1	Ballen	Säcke —	19	67	Eger	Bayerische Stsb.	
68	K K	—	1	Pack	Bretter —	32	68	Kettwig	K. E.-D. Elberfeld	
69	K K St B	753	1	—	Wagendecke —	—	69	Kufstein	Bayerische Stsb.	
70	L & F	12002/3 12006/7 12010	5	Ballen	Mandeln —	500	70	Nürnberg	„	
71	L V	13	1	Bündel	Säcke —	3	71	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
72	L W	4944	1	Kiste	Wein —	25,5	72	Reichertshausen	Bayerische Stsb.	
73	M B (T)	4426 121	1	„	anschein. Maschinentheile	132	73	Barmen-Rittershsn.	K. E.-D. Elberfeld	
74	M E	118	1	„	Mäntel —	47	74	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Eschwege.
75	M F	3787	1	„	kupferne Kessel, ordin. Töpfe usw.	56	75	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
76	N	1	1	—	Wagendecke —	92	76	Neumarkt i/Oberpf.	Bayerische Stsb.	
77	MH	301	1	Fass	Champagner —	193	77	Bayersbach	„	
78	N S I	869	1	„	leer —	13	78	Ingelheim	Hessische Ludwigsb.	bez.: Ingelheim.
79	N W Z	—	1	Stange	Eisen —	27	79	Dt. Krone	K. E.-D. Bromberg	
80	O C	398	20	Pack	Eisenwaaren —	178	80	Soest	K. E.-D. Hannover	beklebt: Halver-Cassel.
81	P F M	153	1	Sack	Holzspäne —	11,5	81	Salzburg	Bayerische Stsb.	Traunstein bezettelt.
82	R & C	9274	1	Ballot	? —	24,5	82	Würzburg	„	
83	R P F	98365	1	Korb	Champagner —	39	83	Ansbach	„	
84	R R	3000	1	Ballen	? —	42	84	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	beschr.: Kopenhagen.
85	R S	145	1	Fass	leer —	32	85	Scharzfeld	K. E.-D. Hannover	
86	S	—	1	Bund	8 Blechdeckel —	4	86	Ingolstadt C. B.	Bayerische Stsb.	
87	S 10	1406	1	—	Wagendecke —	—	87	Passau	„	
88	S C	18164	1	Kiste	gefüllt —	75	88	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
89	S O	1591	1	Ballen	anschein. Schwefelsäure	75	89	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Bromberg	
90	S V	1659	1	Kiste	Feilen —	281	90	Erstein	Elsass-Lothring.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
91	S Z	II	1	Packet	6 Feilen u. 5 Messer	8	91	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
92	T C	7095	1	Kiste	leere Büchsen —	25	92	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
93	U	—	1	—	gusseis. Ofentheil —	10	93	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
94	W M	1	1	Korb	leer —	3	94	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
95	W N	—	2	Bund	Eisenbleche —	106	95	Pforzheim	Badische Stsb.	
96	W N	4000	1	—	Maschine —	—	96	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
97	Z F	6361	1	Sack	Haselnüsse —	50	97	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
98	Marie Acker	—	1	Koffer	Kleider —	53	98	Ingweiler	Elsass-Lothring.	
99	Adresse (Englisch)	—	1	Petroleumfass	leer —	34	99	Lehrte	K. E.-D. Hannover	21/10. auf dem Rangirbhf. gef.
100	Aktienbrauerei	1564 433	2	Bierfässer	leer —	27,0 l 26,5 „	100	Ulm	Württemberg. Stsb.	
101	Döpp & Cie. 7 3/3	3763	1	Fass	Rüböl —	201	101	Barmen-Unterbarmen	K. E.-D. Elberfeld	
102	Ebenfurter Dampfmühle	00	1	Sack	Weizenmehl —	85	102	Eger	Bayerische Stsb.	
103	J. Eschenauer O. Ingelheim	522	1	Fass	leer (53,9 l) —	—	103	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
104	Frankenbräu	—	3	Fässer	leer —	69	104	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	b. Bodenrevision.
105	D St Frankfurt a/M.	1043	1	Ballen	Wollwaaren —	28	105	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Frankfurt.
106	Georg Hagen Wirth: Ludwigshafen	—	1	Bund	Körbe —	10	106	Heidelberg	Badische Stsb.	
107	M A 6 V Hatzen P M A V P a a Budapest J A NF Leigbach	609 3120 Sz	1	—	Wagendecke —	—	107	Eger	Bayerische Stsb.	Wien Westbhf. Neulengbach-Böheimkirchen bezettelt.
108	Aug. Hlavitza	—	1	Kiste	fr. Obst —	20	108	Frankenberg H. N.	K. E.-D. Elberfeld	
109	K Hosz	5	1	—	Wagendecke —	—	109	Eger	Bayerische Stsb.	Neulengbach u. Mühlburg via Olmütz bezettelt.
110	M A V Kaschau K V Karl Brody St. Pölten	1082 6 18	1	—	Wagendecke —	—	110	„	„	
111	Jean Miltenberger	—	1	Sack	Kastanien —	24	111	Karlsruhe	Badische Stsb.	
112	J. Pfisterer	543 692	2	Bierfässer	leer —	30,5 l 15,0 „	112	Ulm	Württemberg. Stsb.	
113	Pschorr	28778	1	Geb.	leer —	—	113	Eutin	K. E.-D. Altona	
114	Schleicher in Stetten vor der Röhn b. Northeim	—	1	Bund	Körbe —	10	114	Heidelberg	Badische Stsb.	
115	Zoll	25	1	Schäffel	Haushaltungsgegenstände	11	115	Ingolstadt C. B.	Bayerische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
116	gelb	1	1	Kollo	Kochplatte m. 3 Ringen	16	116	Wilsnack	K. E.-D. Altona	
117	—	44	1	Tragbahre	Gipsfiguren —	27	117	Niederbronn	Elsass-Lothring.	
118	—	107	1	—	Kassenschrank —	123	118	Konstanz	Badische Stsb.	
119	—	146	1	—	Kette —	—	119	Leinhausen Hauptwerkstätte	K. E.-D. Hannover	
120	—	369 379	2 2	—	Eisenringe —	268	120	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
121	—	420	7	Säcke	Holzzeugmasse —	233	121	Cassel	K. E.-D. Hannover	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
122	—	1984	1	—	Rübenschneider —	—	122	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
123	—	5462	1	Bierfass	leer —	26	123	Karlsruhe	Badische Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
124	(Zeichen)	42109	1	Kiste	Kaffee —	38,5	124	Cham	Bayerische Stsb.	angeschr.: Hauswaldt Kaffee.
125	R	—	1	Petroleumfass	leer —	34	125	Schwelm-Loh	K. E.-D. Elberfeld	
126	(Zeichen)	558	1	Korb	leere Weinflaschen —	44	126	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	bekl.: Hannover-Bremen.
127	JNSTITUT O. F. S.	—	1	Kiste	? —	292	127	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
128	1 grün	—	1	—	eis. Rohr —	30	128	Schlawe	K. E.-D. Bromberg	am 24/11. Zug 302 M aus Wagen 1638 F. F.
129	blauer Strich	—	2	—	eiserne Räder —	27	129	Güterverwalt. Lübeck	Lübeck-Büchener	
130	rother Strich	—	1	Pack	eis. Rohre —	40	130	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
131	—	—	1	Pack in Leinen	1 Stück von einer eis. Achse u. 3 eis. Ringe	4,5	131	Oeynhausen	K. E.-D. Hannover	
132	—	—	1	Korb	Aepfel —	20	132	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
133	—	—	1	Sack	Aepfel, Kartoffeln u. 1 altes Federkissen	65	133	Elberfeld	„	Federkissen ist vernichtet worden, weil unreinlich.
134	—	—	1	—	Aschekasten —	—	134	Schieder	K. E.-D. Hannover	
135	—	—	1	Pack	Besen —	15	135	Karthaus	Linksrh. Köln	
136	—	—	1	Bund	1 Besen 1 Leuwagen	2	136	Altona	K. E.-D. Altona	
137	—	—	1	—	Brett, 3,50 m lang —	—	137	Alt-Carbe	K. E.-D. Bromberg	
138	—	—	6	Stück	Bretter, 7—8 m lang —	—	138	Dirschau	„	
139	—	—	1	Pack	Draht u. Eisenstangen	10	139	Elbing	„	
140	—	—	1	Stab	Eisen —	4	140	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	
141	—	—	1	—	Eisenbahnschwelle, 2,8 m lang	—	141	Tamsel	K. E.-D. Bromberg	
142	—	—	5	Kolli	kleine Eisengusstheile	1	142	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Erfurt	
143	—	—	6	—	Eisenstäbe (Vorhangstangen)	2	143	Immendingen	Badische Stsb.	
144	—	—	1	Stück	Façoneisen —	16	144	Tempelhof Rangirbhf.	K. E.-D. Erfurt	
145	—	—	1	Fässchen	leer —	8	145	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
146	—	—	24	Stück	eichene Fassdauben, à 0,60 m lang und $^{4}/_{12}$ cm stark (unbearbeitet)	—	146	Torgau (7. Bahnmeist.)	K. E.-D. Erfurt	
147	—	—	1	Bund	2 alte Gasrohre —	5,5	147	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
148	—	—	1	—	Gasrohr —	11,5	148	Regensburg	Bayerische Stsb.	
149	—	—	2	Säckchen	fr. Gemüse —	40	149	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
150	—	—	1	—	eis. Hebelstange —	11	150	Remscheid	„	
151	—	—	1	Fass	Heringe —	36	151	Karlsruhe	Badische Stsb.	
152	—	—	10	Dosen	Heringe —	80	152	Bamberg	Bayerische Stsb.	
153	—	—	3	Hühnerkäfige	leer —	—	153	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
154	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	70	154	Regensburg	Bayerische Stsb.	
155	—	—	1	„	Kartoffeln —	65	155	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	verkauft für 2,60 M.
156	—	—	1		Kartoffeln —	17	156	Bremen	K. E.-D. Hannover	
157	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	89	157	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
158	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	47,5	158	Saarbrücken	„	
159	—	—	1	Bund	4 kurze Ketten —	3,5	159	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
160	—	—	1	Packet	Kinderwagen, verdeckt	1,5	160	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
161	—	—	1	Koffer	alte Kleider —	13	161	Friedberg	Bayerische Stsb.	
162	—	—	1	Sack	alte Kleider —	13	162	Schwetz	K. E.-D. Bromberg	
163	—	—	1	Pack	2 Körbe, leer —	11	163	Soest	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
164	—	—	1	„	3 Körbe, leer —	20	164	Kirchenleibach	Bayerische Stsb.	
165	—	—	1	Korbflasche	? —	8,5	165	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	Paris. Steuergut 6 l.
166	—	—	1	Bund	eis. Kugeln —	11,5	166	Mergentheim	Badische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
167	—	—	1	Kiste	Theil einer gebrauchten Lampe u. 1 Sack	22	167	Rheda	K. E.-D. Hannover	
168	—	—	1	Rolle	Leinen —	68,5	168	Jerxheim	K. E.-D. Magdeburg	
169	—	—	2	—	Lokalbatteriekästen mit einigen Metern Telegraphendraht	9	169	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
170	—	—	1	Sack	eis. u. hölzerne Maschinentheile	9	170	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr. New-Orleans.
171	—	—	1	—	1. Milchkanne —	5	171	Halle a. S.	K. E.-D. Magdeburg	
172	—	—	3	Kolli	eis. Ofentheile —	7	172	Stade	K. E.-D. Hannover	
173	—	—	1	—	Ofenthür —	0,5	173	Ansbach	Bayerische Stsb.	
174	—	—	1	Packet	Papierstreifen —	3,5	174	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
175	—	—	4	Stück	Pflugschaare —	6	175	Tilsit	K. E.-D. Bromberg	
176	—	—	1	—	eis. Rohr, 1 m 30 cm lang	5	176	Kaffzig	K. E.-D. Bromberg	
177	—	—	1	Stab	Rundeisen —	2	177	Offenburg	Badische Stsb.	
178	—	—	1	Sack	alte Säcke —	32	178	Crefeld	Linksrh. Köln	
179	—	—	2	Pack	Säcke —	24	179	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
180	—	—	1	Sack	9 Säcke —	9	180	Gross-Gerau	HessischeLudwigsb.	
181	—	—	—	—	2 Schlösser 2 Schlüssel	0,5	181	Hof	Bayerische Stsb.	
182	—	—	1	—	1 hölz. Schiebkarre —	25,5	182	Kupferdreh	K. E.-D. Elberfeld	
183	—	—	1	—	leerer Schiebkarren —	35	183	Metz	Elsass-Lothring.	
184	—	—	1	—	eis. Schneidekluppe	7	184	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
185	—	—	1	Bund	Seegras —	15	185	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
186	—	—	2	Bunde	Spahnkörbchen —	13	186	Heidelberg	Badische Stsb.	
187	—	—	2	—	eis. vierk. Stangen —	10,25	187	Wamdrup	K. E.-D. Altona	
188	—	—	1	Kollo	2 Stühle —	10	188	Sandebeck	K. E.-D. Hannover	ab Blankenburg a. H.
189	—	—	1	—	Tau —	—	189	Euskirchen	Linksrh. Köln	
190	—	—	1	—	Theilwand, 2 m lang u. 1 m breit	?	190	Gera, P. Stsb.	K. E.-D. Erfurt	vermuthlich zu einer Dreschmaschine.
191	—	—	1	—	Tisch —	26	191	Sünching	Bayerische Stsb.	
192	—	—	1	Packet	Velocipedglocken —	2	192	Karlsruhe	Badische Stsb.	
193	—	—	1	—	Wagenbuchse —	3	193	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
194	—	—	1	—	eis. Welle —	12,5	194	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
195	—	—	1	Kiste	Wichse —	25	195	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Station Kraghammer. Am 15. Dezember 1893 wird die an der Bahnstrecke Finnentrop - Rothemühle zwischen Attendorn und Listernohl gelegene Station Kraghammer für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet.

An demselben Tage wird zu dem Lokalgütertarif für den hiesigen Direktionsbezirk vom 1. April 1891 der Nachtrag XI eingeführt, welcher die der Frachtberechnung im Verkehr mit Station Kraghammer zu Grunde zu legenden Entfernungen enthält. Die Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr von und nach der genannten neuen Station sind aus der auf den betheiligten Stationen ausgehängten Preistafel ersichtlich. Soweit in die Gütertarife mit den Preussischen Staatsbahnen und der Oldenburgischen Bahn Frachtsätze noch nicht aufgenommen sind, werden solche mit dem Tage der Betriebseröffnung eingeführt.

Elberfeld, den 5. Dezember 1893. (2667)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Auf dem Zollinlandsbahnhofe in Bremerhaven waren bisher lebende Thiere und Fahrzeuge von der Abfertigung ausgeschlossen.

Vom 16. d. M. an werden jedoch Fahrzeuge sowohl im Verkehre von als auch nach diesem Bahnhofe — im diesseitigen Lokalverkehre und im Verkehre mit den Stationen der übrigen Preussischen Staatsbahnen — zugelassen, sodass künftighin nur noch lebende Thiere von der Abfertigung daselbst ausgeschlossen sind.

Die in Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Hannover, den 4. Dezember 1893. (2668)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Italienischer Güterverkehr. Die auf Seite 616—619 des Deutsch-Italienischen Gütertarifs (Theil II) vom 1. August 1888, sowie die auf Seite 91 des I. Nachtrages vom 15. Juni 1889 enthaltenen, mit Anmerkung (1) versehenen Schnittsätze des Ausnahmetarifs 2 h nach Pontebba transit bleiben bis auf weiteres, längstens aber bis Ende Dezember 1894 in Kraft.

München, den 29. November 1893. (2669)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Breslau-Erfurter und Breslau-Sächsischer Güterverkehr. Die am 1. November d. J. für die Beförderung von Malz bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht von einer Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Breslau nach Station Gera (Reuss) Preussische Staatsbahn eingeführten Ausnahmefrachtsätze kommen mit sofortiger Gültigkeit auch für Gera (Reuss) Sächsische Staatsbahn, Gera - Pforten und Gera (Reuss) Weimar-Geraer Bahnhof in Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 30. November 1893. (2670)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 10. Dezember 1893 wird die Station Wiedersee des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg in den Staatsbahngütertarif Bromberg-Magdeburg vom 1. August 1889 einbezogen werden.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 1. Dezember 1893. (2671)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Petroleum und Naphta in Wagenladungen von 10 000 kg ab Mannheim Bad. Bahn und Mannheim-Neckarvorstadt nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen treten mit Wirkung vom 10. Dezember l. J. ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 3. Dezember 1893. (2672)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Die in unserer Bekanntmachung vom 16. v. Mts. genannten Drucksachen können vom 11. d. Mts. ab bei den Endver-

waltungen bezogen werden und zwar Nachtrag VIII zum Theil II — Heft 1 für 40 ₰ = 50 Heller, Nachtrag II zum Theil II — Heft 2 für 35 ₰ = 40 Heller, Theil II — Heft 3 für 55 ₰ = 65 Heller.

Breslau, den 6. Dezember 1893. (2673)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Januar 1894 tritt der Nachtrag V zum Tarife vom 1. Oktober 1892 in Kraft. Er enthält eine andere Fassung der Bestimmung über Berechnung der Lieferfristen, neue Frachtsätze für die Stationen Alt-Mädewitz, Pankow-Schönhausen und Zerrenthin des Direktionsbezirkes Berlin, Gräfenroda-Herrenmühle des Direktionsbezirkes Erfurt, Ziepel des Direktionsbezirkes Magdeburg, Braunschweig (Nord- und Westbahnhof), Salder und Thiede der Braunschweigischen Landeseisenbahn, sowie Wiesa der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, ferner abgeänderte Frachtsätze für Stationen der Hohenebra-Ebeleber und Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, den 2. Dezember 1893. (2674)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Oberhessische Eisenbahnen. Am 15. d. M. wird die an der Nebenbahnstrecke Stockheim-Gedern belegene Haltestelle Selters für den Gesammtgüterverkehr (ausschliesslich des Verkehrs mit Sprengstoffsendungen, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen) eröffnet.

Näheres enthält der mit diesem Tage zur Einführung gelangende Nachtrag I zum Lokalgütertarif. Auskunft hierüber, wie auch über den weiteren Inhalt des Nachtrags ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Bemerkt wird, dass die in den Nachtrag aufgenommene Ergänzung der besonderen Bestimmungen zu den §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung (Seite 5/6 des Haupttarifs) die Genehmigung der Aufsichtsbehörde erhalten hat.

Giessen, den 6. Dezember 1893. (2675)
Grossherzogliche Direktion.

Zum **Niederländisch-Bayerischen** Gütertarif tritt am 1. Januar 1894 der Nachtrag XVI in Kraft, über dessen Inhalt die Verbandstationen näheren Aufschluss ertheilen.

München, den 28. November 1893. (2676)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Petroleumverkehr. Neuauflage des Ausnahmetarifes vom 1. September 1891. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 gelangt eine Neuauflage des Ausnahmetarifes vom 1. September 1891 zur Ausgabe, in welche die bisher erschienenen Nachträge I—VI, sowie einige neue Relationen einbezogen wurden.

Der Tarif ist durch die Verbandverwaltungen zum Preise von 50 kr. Oe. W. per Exemplar zu beziehen.

Wien, am 4. Dezember 1893. (2677)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herausgabe des Nachtrages III zu dem vom 1. Januar 1893 gültigen Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.) Zu dem ab 1. Januar 1893 gültigen Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelangt Nachtrag III zur Einführung, welcher, insoweit nicht in demselben ein anderer Termin angegeben ist, vom Tage der Eröffnung der Haltestellen Hoschtitz, bezw. Ober-Moschtienitz, bezw. Lobzów, bezw. der Halte- und Ladestelle Wildendürnbach Geltung hat.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Eröffnung der Personenhaltestellen Oppahof-Stettin und Livin für den beschränkten Frachtgüterverkehr.
2. Ergänzungen der „einleitenden Bemerkungen.“
3. Kilometertabellen für die Haltestellen Hoschtitz und Ober-Moschtienitz, sowie für die Halte- und Ladestelle Wildendürnbach.
4. Kilometerentfernungen zwischen der Haltestelle Lobzów und der Station Krakau.
5. Berichtigung.

Derselbe kann zum Preise von 3 kr. pro Stück bei der Direktion und in den grösseren Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 5. Dezember 1893. (2678)

3. Lieferfristen.

Rumänische Eisenbahnen. Auf Grund der Bestimmungen in § 52 des Vereins-Betriebsreglements, Ausführungsbestimmungen Absatz 3, Punkt 2, wurde infolge Güterandranges vom 30. November 1893 angefangen bis auf weiteres bei allen für die Station Filaret der Rumänischen Eisenbahnen aufgegebenen oder behufs der Behandlung dahin zu dirigirenden Frachtsendungen ein Zuschlag von 8 Tagen zu der reglementsmässigen Lieferzeit eingeführt.

Bucarest, am 1. Dezember 1893. (2679)

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Werra-Eisenbahn. Die Einlösung der am 31. Dezember d. J. fälligen Zinsabschnitte unserer 4%igen Prioritätsanleihe I. Emission (Kupon 20), unserer 4 %igen Prioritätsanleihe II. Emission (Kupon 16), unserer 4 %igen Prioritätsanleihe IV. Emission II. Hälfte (Kupon 4), unserer 3½ %igen Prioritätsanleihe III. Emission (Kupon 11) und unserer 3½ %igen Prioritätsanleihe IV. Emission, I. Hälfte (Kupon 7) erfolgt, ausser durch unsere sämmtlichen Fahrkarten-Ausgabestellen, durch unsere Hauptkasse hier, durch unsere Güterabfertigungsstelle zu Eisenach, durch die Filiale der Mitteldeutschen Kreditbank hier, die Herren Mendelssohn & Comp. in Berlin, die Mitteldeutsche Kreditbank in Berlin und Frankfurt a/M., Herrn B. M. Strupp in Meiningen und Gotha, durch die Coburg-Gothaische Kreditgesellschaft zu Coburg, die Herren Becker & Comp. in Leipzig und durch die Bank für Handel und Industrie in Frankfurt a/M.

Gleichzeitig bemerken wir, dass

a) von unserer 4½ %igen Prioritätsanleihe, rückzahlbar und zinslos seit 7. April 1885
   1 Stück Abth. C à 300 ℳ Nr. 8076
und
b) von unserer 4 %igen Prioritätsanleihe I. Emission
   α) rückzahlbar und zinslos seit 1. Januar 1891
      3 Stück Abth. B Nr. 3240 und 3242 à 600 ℳ und Abth. C Nr. 6825 à 300 ℳ,
   β) rückzahlbar und zinslos seit 1. Januar 1892
      6 Stück Abth. A Nr. 1384 à 1 500 ℳ und Abth. C Nr. 333, 4912, 5628, 5685, 7828 à 300 ℳ,
   γ) rückzahlbar und zinslos seit 1. Januar 1893
      6 Stück Abth. B Nr. 2833 à 600 ℳ und Abth. C Nr. 655, 5626, 6601, 6799, 7654 à 300 ℳ,
c) von unserer 4 %igen Anleihe II. Emission, rückzahlbar und zinslos seit 1. Januar 1892
   1 Stück Abth. B Nr. 5771 à 600 ℳ

zur Einlösung noch nicht eingereicht sind. (2680)

Meiningen, den 2. Dezember 1893.
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn. Verkauf von Altmaterial. Die bei der diesseitigen Verwaltung angesammelten Altmaterialien, als:

180 t Eisenschienen Profil A = rd. 740 Stück je 7 m lang,
450 „ desgl. Profil B = rd. 2 200 Stück je 7 m lang,
30 „ desgl. Profil A 4—7 m lang,
60 „ „ „ B 4—7 „ „
70 „ „ „ A und B 1—4 m lang,
10 „ desgl. Profil A und B unter 1 m lang,
20 „ Schmiedeeisenschrott (Nägel, Schrauben usw.),
6 „ Gusseisen (Weichenstühle usw.),
10 „ glatte Laschen, zu den Schienen Profil A passend,
60 „ desgl., zu den Schienen Profil B passend,

sollen verkauft werden und werden Bewerber aufgefordert, ihre Angebote bis zum 20. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, kostenfrei und versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterial“ an unser Materialienbüreau einzusenden, von welchem auch die Bedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden können.

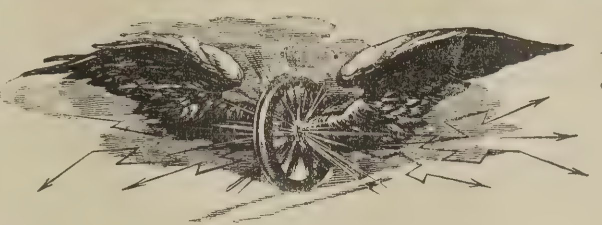
Der Zuschlag wird am 30. Dezember d. J. ertheilt.

Oldenburg, den 28. Nov. 1893. (2681B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 97. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 13. Dezember 1893.

Inhalt:

Die Gepäckbeförderung auf den Eisenbahnen in Nordamerika.

Viele der Deutschen, die im vergangenen Sommer und Herbst die Weltausstellung in Chicago besucht und die Amerikanischen Eisenbahnen befahren haben, sind zum ersten Male bekannt geworden mit der dortigen eigenartigen Gepäckabfertigung. Die Erfahrungen darüber sind in kleineren und grösseren Kreisen ausgetauscht; im Verein für Eisenbahnkunde, im Verein zur Beförderung des Gewerbfleisses hat man sich seine Beobachtungen mitgetheilt, die allerdings keineswegs übereinstimmten. Von einer Seite wird die Amerikanische Behandlung des Reisegepäcks als ungemein zweckmässig und nachahmenswerth gerühmt; andere Amerikafahrer hatten weniger Erfreuliches zu berichten, sie haben die Unbequemlichkeit der Verschleppung ihres Reisegepäcks als Folge des dortigen vereinfachten Verfahrens recht unangenehm empfunden und sich nicht überzeugen können, dass in der Abfertigung und Beförderung des Reisegepäcks die Amerikanischen Eisenbahnen den heimischen überlegen seien.

Nun sind die Unterschiede der Amerikanischen und Deutschen Gepäckbeförderung in den Deutschen Fachkreisen ja längst bekannt, und auch die Frage, ob es angängig und wünschenswerth sei, diese Amerikanische Einrichtung zu uns zu übertragen, ist nicht ungeprüft geblieben. Ein besonderes Verdienst hat sich darin der Verein für Eisenbahnkunde erworben. Auf Anregung eines hochangesehenen Amerikareisenden hatte er schon im Jahre 1880 einen besonderen Ausschuss zur Untersuchung jener Frage eingesetzt. In dem Ausschuss waren Deutsche Praktiker vertreten, die die Amerikanischen Einrichtungen aus eigener Anschauung kannten und in eingehenden Berathungen ist die Angelegenheit von allen Seiten beleuchtet worden.*) Das Schlussergebniss der Untersuchung war ein negatives. Der Ausschuss und mit ihm der Verein haben sich davon überzeugt, dass sich die Amerikanische Gepäckbeförderung nicht ohne weiteres bei uns einführen lasse und dass es sich empfehle, der dankenswerthen Anregung keine weitere Folge zu geben.

Das Reisegepäck gehört zu den ebenso unvermeidlichen als unbequemen Reisezugaben. Eine jede Verbesserung in seiner Abfertigung würde unzweifelhaft einen Fortschritt bedeuten, den das reisende Publikum mit Dank und Anerkennung begrüssen dürfte. Ob die Amerikanische Art in der That ein solcher Fortschritt ist, darüber gehen, wie eingangs bemerkt, die Ansichten indessen schon auseinander. Weiter aber wird man sich fragen müssen, ob, wenn die Ueberlegenheit der Amerikanischen Gepäckbeförderung in der That nachgewiesen wäre, wir es hier nicht mit einer Amerikanischen Eigenthümlichkeit zu thun haben, deren Uebernahme bei uns aus anderen Gründen schwer zu beseitigende Hindernisse entgegenstehen. Es scheint mir nicht ganz überflüssig, an dieser Stelle wieder einmal die Angelegenheit zusammenfassend zur Sprache zu bringen, wobei ich bemerke, dass ich vor 10 Jahren in Amerika selbst gereist bin und über die Sache meine eigenen Erfahrungen gemacht habe.

Worin unterscheidet sich nun die Amerikanische Gepäckabfertigung von der Deutschen? Man kann den Unterschied in zwei Worten zusammenfassen: In Amerika wird nicht

*) Vergl. den Abdruck dieser Verhandlungen usw. in dieser Zeitung Jahrg. 1880 S. 629 ff., 746 ff., 1043 ff., Jahrg. 1881 S. 1327 ff.

gewogen und nicht geklebt. Der Reisende, der sich an eine Gepäck-Abfertigungsstelle begibt, erhält gegen Vorzeigung seiner Fahrkarte eine Blechmarke, auf der der Bestimmungsort des Gepäcks eingepresst ist. Eine gleiche Blechmarke wird mittelst eines kleinen Lederriemens an das Gepäckstück angehängt. Bei der Ankunft am Bestimmungsorte wird das Gepäck gegen Rückgabe der Blechmarke dem Reisenden wieder ausgehändigt. Das klingt sehr einfach, hat aber eine sehr wesentliche Voraussetzung, nämlich die, dass das Gepäck nicht über die Waage geht, und der Verzicht auf die Verwiegung wiederum ist nur dann möglich, wenn entweder das Gepäck unentgeltlich gefahren wird, oder wenn etwa ein vom Gewicht und Umfang des Gepäcks ganz unabhängiger Einheitspreis für seine Beförderung auf jede beliebige Entfernung besteht. In den Vereinigten Staaten ist nun die Menge des frei beförderten Gepäcks so gross, dass in der That nur selten Gepäcküberfracht zu zahlen ist. In der Regel hat jeder Reisende mindestens 45 kg Gepäck frei, es gibt Bahnen, die 90 bis 100 kg Freigepäck auf eine Fahrkarte gewähren. Eine grössere Menge von Gepäck wird insbesondere bei den zu ihrem Vergnügen oder ihrer Belehrung reisenden Fremden zu den Ausnahmefällen gehören, in denen dann auch in Amerika ebenso gut, wie bei uns, gewogen und geschrieben werden muss. Die Amerikanischen Bahnen denken z. B. nicht daran, das Gepäck einer Familie, die mit ein Paar Dutzend Koffern ins Bad fährt, umsonst zu befördern. Wollte man nun bei uns auf Verwiegung verzichten, so müsste das Freigepäck auf den Amerikanischen Stand erhöht werden. Damit bekommt die Sache schon ein bedenkliches finanzielles Gesicht. Die Preussischen Staatsbahnen haben im Jahre 1891/92 aus der Beförderung von Gepäck (und Hunden) 5 627 346 ℳ, die Deutschen Eisenbahnen aus der Gepäckbeförderung im Jahre 1890/91 über 10 Millionen Mark eingenommen. Auf den bei weitem grössten Theil dieser Einnahmen würde man verzichten, oder sie würden auf andere Weise, etwa durch Erhöhung der Personentarife, beschafft werden müssen. Im letzteren Falle aber würden die gepäcklosen Reisenden zum Vortheil der Gepäck mit sich führenden geschädigt. Von der Einführung einer einheitlichen Gepäckgebühr ist ja zuweilen die Rede gewesen, diese Frage hat so viele fürs und widers, dass ich sie hier nur gestreift haben will mit der einen Bemerkung, dass, wenn man mit einer solchen Gebühr annähernd die jetzigen Einnahmen erreichen wollte, sie ziemlich hoch gegriffen werden müsste, und man dann wieder den Nahverkehr zum Vortheil des Fernverkehrs schädigte. Früher bestand in Deutschland noch ein anderes Bedenken gegen den Wegfall der Verwiegung: die Entschädigung für verlorenes und beschädigtes Gepäck nach Gewichtsnormalsätzen. Mit Einführung der Verkehrsordnung vom 15. November 1892 ist dieses Bedenken beseitigt, da nunmehr der volle gemeine Werth des verlorenen oder beschädigten Gepäcks vergütet wird.

Lassen wir aber einmal dieses erste Bedenken vorläufig auf sich beruhen, und fragen uns, was denn praktischer ist, das Amerikanische „Cheken“ (die Blechmarke wird Chek genannt) oder unser Bekleben? Das Cheken lässt sich vielleicht etwas schneller besorgen; durch den Chek wird auch das Gepäck nicht verunziert; aber diesen Vorzügen steht der Nachtheil gegenüber, dass die Bezeichnung des Gepäcks durch den Chek eine viel weniger deutliche ist, als die bei uns übliche und dass daher Verwechselungen und Verschleppungen recht häufig in Amerika vorkommen. Auch empfinden es die Reisenden als eine gewisse Unbequemlichkeit, dass man für jedes Stück Gepäck eine besondere Marke erhält und also u. U. eine ganze Anzahl solcher Blechmarken bei sich tragen muss. Der hiesige Gepäckschein wird nur einmal ausgestellt, und lässt sich bequem in der Geldtasche unterbringen. Im übrigen sind diese Aeusserlichkeiten mehr oder weniger Geschmacksache. Von Amerikanischen Reisenden und Fachleuten wird zuweilen dem Deutschen Verfahren der Vorzug gegeben.

Von Deutschen Reisenden würde, wie mir scheint, die ganze Gepäckabfertigung der Amerikanischen Bahnen nicht so übermässig gerühmt werden, wenn nicht ein Zweites damit in Verbindung stände, die Beförderung des Gepäcks nach und von den Bahnhöfen. Diese ist für jeden Reisenden die hauptsächlichste Unbequemlichkeit. Wir sind gewohnt, uns zu diesem Zwecke der Droschke zu bedienen. In Amerika wird in allen grösseren und mittelgrossen Plätzen das besorgt durch die sog. Expressgesellschaften. Der Reisende beauftragt in seinem Gasthof den Portier mit Besorgung des Gepäcks, er findet es dann rechtzeitig am Bahnhof wieder und lässt es an Ort und Stelle cheken. Er selbst geht zu Fuss oder fährt auf der Pferdebahn zum Bahnhofe. Bei der Ankunft am Bestimmungsort gestaltet sich die Sache so: Vor jeder grösseren Station geht ein Angestellter einer Expressgesellschaft durch den Zug und fragt, ob Jemand Gepäck für die nächste Station habe. Wird die Frage bejaht, und ist der Reisende gewillt, sich das Gepäck in seine Wohnung besorgen zu lassen, so übergibt er dem Angestellten seinen Chek gegen Empfangsbescheinigung, theilt ihm seine Adresse mit und zahlt die Gebühren. Er kann dann ruhig nach Ankunft des Zuges nach Hause gehen, das Gepäck wird ihm nach einigen Stunden in seine Wohnung gebracht. — Dieses Verfahren ist unleugbar sehr bequem, wenngleich recht theuer und zuweilen langsam. Ich bezahlte für die Beförderung zweier mässig grosser Koffer im Gesammtgewicht von etwa 40 kg vom Centralbahnhof in Newyork nach Brooklyn (eine Entfernung von etwa $^3/_4$ Stunden) 1 D. (= 4,25 ℳ) und erhielt mein Gepäck, nachdem ich früh $8^1/_2$ Uhr angekommen war, Nachmittags gegen 6 Uhr.

Die Expressgesellschaften, die diesen Theil der Gepäckbeförderung besorgen, haben aber mit der Eisenbahn unmittelbar nichts zu thun, sie sind selbständige Vermittelungsgeschäfte. Wären derartige Gesellschaften bei uns — in Berlin betreibt ja die Packetfahrtgesellschaft auch ähnliche Geschäfte — und wären sie über das ganze Land verbreitet, so stände nichts im Wege, dass sich die Reisenden ihrer ebenso wie in Amerika bedienten, freilich mit dem einen Unterschiede. Das Durchgehen der Angestellten der Expressgesellschaften durch den Zug, um nach Gepäck zu fragen, ist bei der Einrichtung unserer Personenwagen in der Regel nicht möglich. Nur die neuen D-Züge würden sich hierzu eignen. Die Leute der Expressgesellschaften müssten also die Gepäckscheine bei Ankunft des Zuges auf dem Bahnsteige abfordern, und das liesse sich ohne das unangenehme Gedränge, das in Amerika nicht stattfinden kann, nicht wohl machen. Ob sich aber die Expressgesellschaften in der Weise bei uns ausbreiten können, wie in Amerika, dass erscheint mir doch sehr zweifelhaft. Diese Gesellschaften besorgen dort den ganzen Packet- und Eilgutverkehr, für den bei uns Post und Eisenbahnen da sind, sie übernehmen oft auch wesentliche Theile des gewöhnlichen Güterverkehrs im Wettbewerbe mit den Eisenbahnen. Eine gewerbsmässige Uebernahme der Packetbeförderung durch Privatgesellschaften würde bei uns an der faktischen Monopolstellung der Post scheitern, deren Packete ein Gewicht von unter 10 kg (fast 98 % aller Packete) bekanntlich von den Eisenbahnen umsonst gefahren werden, während die Amerikanischen Bahnen von der Post sogar für die Beförderung von Briefen und anderen Sachen Entschädigung beziehen. Die Amerikanischen Expressgesellschaften haben also ein sehr umfangreiches Feld für eine weitverzweigte Thätigkeit, die Gepäckbeförderung nach den Bahnhöfen ist nur ein kleiner Theil ihrer Geschäfte. Das Amerikanische Verkehrsleben kann ohne dieses Zwischenglied nicht auskommen, und zahlt auch gern die hohen Preise für seine Dienste, weil sie immer noch erheblich billiger sind, als wenn man etwa selbst derartige Geschäfte besorgen wollte. Denn auch das wird von den Deutschen Amerikafahrern selten beachtet, dass dort Droschken für unsere Begriffe unerschwinglich theuer sind. Wollte man sein Gepäck nach und

von dem Bahnhofe in einer Droschke selbst mitnehmen, so würde das die sechs- bis zehnfachen Kosten einer Deutschen Droschkenfahrt verursachen.

Endlich mache ich noch auf 2 Punkte aufmerksam. Der Amerikaner reist überhaupt ungern mit Handgepäck; der Platz in den Eisenbahnwagen dafür ist ein äusserst beschränkter. Der Deutsche trennt sich in Deutschland wenigstens oft sehr ungern von seinem Gepäck. Nehmen doch viele Reisende, selbst wenn sie Freigepäck haben, ihr Köfferchen lieber mit in den Wagen, als dass sie es dem Gepäckwagen anvertrauen. Der Amerikaner zieht es vor, auf der Reise möglichst ganz frei von dieser Last zu sein. — Die Schnelligkeit der Gepäckabfertigung auf der Eisenbahn hat ferner zur Folge, dass man dort mit dem Gepäck nicht gerade zart umgeht. Die Gepäckstücke werden geworfen, gestossen, gewaltsam auf- und nebeneinander gepackt ohne die geringste Rücksicht darauf, ob sie das aushalten können. Damit aber nicht auf jeder Reise ein Koffer zu Grunde gerichtet wird, hat man in Amerika Koffer gebaut, die derartige Stösse aushalten können, infolge dessen aber sehr schwer und — recht theuer sind. Die bei uns so beliebten Reisekörbe würden auf Amerikanischen Bahnen nicht lange unversehrt bleiben.

So ganz einfach, wie sich viele der Deutschen Amerikafahrer vorstellen, ist diese Einführung einer Amerikanischen Einrichtung eben nicht. Sie hat sich in den Vereinigten Staaten als eine Besonderheit des dortigen Verkehrslebens herausgebildet, die in ein fremdes Land mit anderen Sitten und Reisegebräuchen nicht ohne weiteres übertragbar ist. Das Cheken ohne lästiges Schreiben und Wiegen an Stelle des Klebens ist aber nicht das Einzige, worauf es ankommt; auch die Behauptung, dass die Gepäckabfertigung infolge dessen flinker in Amerika vor sich gehe, als bei uns, ist doch nur mit einer gewissen Einschränkung zutreffend. Ich habe wiederholt recht lange warten müssen, bis mein Gepäck an die Reihe kam, und anderen wird es ähnlich ergangen sein. Dieses Warten fällt in Amerika nicht so auf, wie bei uns, weil sich das dortige Publikum gerade im Eisenbahnleben einer himmlischen Geduldigkeit befleissigt, der Fremde aber unwillkürlich dieselbe vortreffliche Eigenschaft annimmt, die er, sobald er wieder an das heimische Gepäckschalter kommt, ebenso schnell wieder ablegt. Das Drängen, Stossen, Hin- und Herlaufen in den Bahnhöfen und auf den Bahnsteigen kennt man drüben nicht. Der Verkehr des Publikums wickelt sich ruhig und glatt ab ohne Lärm und Geschrei. Da glaubt man denn oft, man sei besonders schnell mit seinem Gepäck fertig geworden, während man in der That sich ebenso lange im Gepäckraum aufgehalten hat, bevor man seine Blechmarke erhält, als bei uns, bevor man den Gepäckschein bekommt. — Die Hauptsache bei der ganzen Einrichtung ist aber das Ineinandergreifen von Expressgesellschaft und Eisenbahn bei der Beförderung nach und von den Bahnhöfen. Auf Deutschem Boden können sich Expressgesellschaften nach Art der Amerikanischen vielleicht in grossen Verkehrsplätzen entwickeln; dass sich ein grosses Netz dieser Vermittelungsgeschäfte über das ganze Land ausbreite, dazu liegt ein Bedürfniss nicht vor und dazu fehlt es an den Vorbedingungen. Vielleicht möchte einmal zu prüfen sein, ob es bei uns angängig ist, das Freigepäck ohne Verwiegung nach Amerikanischer Art abzufertigen. Wenn es sich um Gepäck eines einzelnen Reisenden handelt, dem man sofort ansieht, dass es nicht mehr als 25 kg wiegt, so liesse sich eine Beschleunigung in der Abfertigung vielleicht dadurch herbeiführen, dass der Gepäckträger das Stück sogleich zeichnet und dem Reisenden einen Schein oder eine Marke aushändigt. Sobald aber mehrere Personen ihr Gepäck zusammenthun oder sobald Zweifel über das Gewicht entstehen, müsste doch wieder gewogen werden, wenn nicht etwa das leidige Trinkgeld die Zweifel beseitigt.

Dr. A. v. d. Leyen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche. Die das Berichtsjahr 1892 betreffenden statistischen Nachrichten sind von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat die Verzeichnisse Nr. 46 (Stargard-Cüstriner Eisenbahn) und Nr. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen) neu und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen“ den XV. Nachtrag herausgegeben.

Durch die neu herausgegebenen Verzeichnisse Nr. 46 und Nr. 88 werden die im November 1889 bezw. Januar 1890 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Kilometerzeiger Nr. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen), Nr. 41 (Königliche Eisenbahndirektion — rechtsrhein. — Köln) und Nr. 61 (K. K. priv. Böhmische Westbahn) neu, zu den Kilometerzeigern Nr. 37 (Königliche Eisenbahndirektion Erfurt) und Nr. 73 (K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn) je der II., zu den Kilometerzeigern Nr. 32 (Königliche Eisenbahndirektion Berlin), Nr. 74 (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) und Nr. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen) je der III., endlich zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ der X. Nachtrag herausgegeben worden.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4109 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die im Berichtsjahre 1892 auf den Bahnen des Vereins vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 4126 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 4127 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 4165 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das alphabetische Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt am 11. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1892 vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche.

Für das Jahr 1892 liegen von 79 Verwaltungen Aufschreibungen über die in ihrem Verwaltungsbereiche unter Beobachtung gestandenen Achsen bezw. über die an letzteren vorgekommenen Brüche oder Anbrüche vor. Der Beobachtung unterlagen 1 170 920 Achsen, darunter 892 266 = 76 % aus Stahl und 197 890 = 16 % aus Eisen. Die Anzahl der im Berichtsjahre vorgekommenen Achsbrüche betrug in den Bezirken von 29 Verwaltungen zusammen 120 (gegen 180 im Vorjahre). Unter den gebrochenen 16 Lokomotivachsen befanden sich 14 Treib- und 2 Laufachsen, während von den gebrochenen 35 Tenderachsen und 69 Wagenachsen 35 bezw. 23 Bremsachsen waren. Dem Materiale nach bestanden von den gebrochenen 120 Achsen 17 aus Tiegelgussstahl, 4 aus Martinstahl, 19 aus Bessemerstahl, 6 aus Puddelstahl, 21 aus Feinkorneisen und 40 aus Schmiedeeisen.

Das Verhältniss der gebrochenen Achsen zu der Gesammtzahl der beobachteten Achsen betrug bei den Lokomotivachsen 0,022 % (gegen 0,029 % im Vorjahre), bei den Tenderachsen 0,066 (0,074) %, bei den Wagenachsen 0,0065 (0,011) % bezw. zu den beobachteten Achsen aus Tiegelgussstahl 0,0090 (0,012) %, Martinstahl 0,0013 (0,006) %, Bessemerstahl 0,0053 (0,009) %, Puddelstahl 0,0136 (0,068) %, Feinkorneisen 0,0187 (0,031) % und aus Schmiedeeisen 0,0468 (0,040) %.

Die mittlere Benutzungsdauer der gebrochenen Achsen betrug bei den Tiegelgussstahlachsen 20 Jahre (gegen 19 Jahre im Vorjahre), bei den Martinstahlachsen 11 (3) Jahre, bei den

Bessemerstahlachsen 18 (14) Jahre, bei den Puddelstahlachsen 21 (19) Jahre, bei den Achsen aus Feinkorneisen 28 (25) Jahre und bei jenen aus Schmiedeeisen 29 (24) Jahre.

In dem vorliegenden Berichtsjahre waren zu verzeichnen bezw. wurden entdeckt: a) bei voller Fahrt auf freier Strecke 38 (92) Brüche = 31,7 (51,1) % der Gesammtzahl, b) beim Durchfahren eines Bahnhofs 43 (49) Brüche = 35,8 (27,2) %, c) bei der Revision 29 (29) Brüche = 24,2 (16,1) %, d) bei einem Zusammenstoss oder einer Entgleisung 7 (6) Brüche = 5,8 (3,4) %.

Von den gebrochenen Achsen befanden sich in Eil- und Personenzügen 24 = 20,0 % (gegen 39 = 21,6 % im Vorjahre), in gemischten Zügen 7 = 5,8 % (12 = 6,7 %), in Güterzügen 66 = 55,0 % (115 = 64,0 %), in Arbeitszügen 3 = 2,5 % (3 = 1,7 %) und in dem Verschubsdienste 5 = 4,2 % (2 = 1,0 %).

Die Achsen haben bis zum erfolgten Bruche durchschnittlich Kilometer zurückgelegt: 1. von der Inbetriebnahme an bei den Lokomotiven 395 000 (334 600), bei den Tendern 547 000 (393 200) und bei den Wagen 351 000 (414 300), 2. seit der letzten Revision bei den Lokomotiven 32 000 (30 700), bei den Tendern 43 000 (26 600) und bei den Wagen 19 200 (18 000).

Die durchschnittliche Belastung der gebrochenen Achsen hat betragen: 1. bei normaler Belastung a) bei den Lokomotiven 11 100 (11 200) kg, b) bei den Tendern 8 300 (8 150) kg, c) bei den Wagen 7 120 (7 190) kg; 2. zur Zeit des Bruches a) bei den Lokomotiven 10 900 (10 940) kg, b) bei den Tendern 7 180 (7 720) Kilogramm, c) bei den Wagen 6 610 (6 800) kg.

Von den im Berichtsjahre gebrochenen 120 (180) Achsen wurden die Bruchstellen wie folgt festgestellt: im Achsschenkel 68 = 56,6 % (83 = 46,1 %), in der Nabe 17 = 14,2 % (37 = 20,6 %), dicht an der Nabe 29 = 24,2 % (38 = 21,1 %), im Schafte 6 = 5,0 % (18 = 10,0 %) und an der Kurbel — (3 = 1,7 %). Die Ursache des Bruches war zurückzuführen in 50 Fällen (41,7 %) auf einen alten Anbruch, in 14 Fällen (11,7 %) auf einen Fehler im Material, in 10 Fällen (8,3 %) auf Heisslaufen, in je einem Falle (0,8 %) auf schlechte Anarbeitung, auf Einreiben einer Bremsstange und auf einen Zusammenstoss bezw. eine Entgleisung.

Die Anzahl der im Jahre 1892 in den Bezirken von 22 (20) Verwaltungen zur Aufzeichnung gekommenen Achsanbrüche betrug 1 298 (gegen 855 im Vorjahre) hierunter 197 (99) an Lokomotivachsen, 152 (82) an Tenderachsen und 949 (674) an Wagenachsen. Von den angebrochenen Achsen bestanden 13 aus Tiegelgussstahl, 6 aus Martinstahl, 426 aus Bessemerstahl, 20 aus Puddelstahl, 398 aus Feinkorneisen und 379 aus Schmiedeeisen, während von 56 angebrochenen Achsen das Material unbekannt war. Das Verhältniss der angebrochenen Achsen zu der Gesammtzahl der beobachteten Achsen betrug, und zwar bei den Lokomotivachsen 0,277 (0,148) %, bei den Tenderachsen 0,290 (0,188) % und bei den Wagenachsen 0,090 (0,065) % bezw. zu den beobachteten Achsen aus Tiegelgussstahl 0,007 (0,002) %, aus Martinstahl 0,002 (0,003) %, aus Bessemerstahl 0,119 (0,060) %, aus Puddelstahl 0,045 (0,017) %, aus Feinkorneisen 0,355 (0,209) % und aus Schmiedeeisen 0,447 (0,349) %. Die Anbruchstelle befand sich bei 535 (375) Achsen im Schenkel, 8 (13) Achsen dicht an der Nabe, 272 (146) Achsen in der Nabe selbst, 25 (18) Achsen im Schafte und bei 1 (4) Achsen an der Kurbel.

Internationale Fahrplankonferenz.

Die Sommer-Fahrplankonferenz für 1894, welche am 13. und 14. d. Mts. in München stattfindet, wird sich mit 55 Anträgen zu befassen haben, die sich grösstentheils auf die Verbesserung des internationalen Schnellzugverkehrs beziehen. Die Verbindung von Berlin und Leipzig nach der Schweiz über Thüringen soll durch Früherlegung des Berlin-Frankfurter Nachtschnellzuges, welcher dann besseren Anschluss nach Heidelberg usw. erhält, beschleunigt werden. Weiter ist eine direkte Zugverbindung von Zürich bezw. von Marseille und Genf über Basel-Darmstadt nach Hamburg und Berlin vorgesehen, bei welcher die Fahrt Zürich-Berlin $22^3/_4$ Stunden und Zürich-Hamburg 21 Stunden währt, sowie eine solche von Nürnberg nach Hannover über die Werrabahn und Bebra beantragt. Es wird beabsichtigt, den Vormittagsschnellzug Eisenach-Berlin unter Aufrechthaltung der jetzigen Anschlüsse später zu legen, beim Harmonikazug-Verkehr Berlin-Thüringen-Frankfurt a/M. aber den Leipziger vom Berliner Zugtheile völlig zu trennen. Eine Reihe der jetzigen Aufenthaltsstationen kommt dann für diese Züge in Wegfall. Einen neuen Fahrplan soll der Schnellzug Nr. 45 Dresden-Berlin erhalten, damit die jetzt häufigen Anschlussversäumnisse vermieden werden. Auch soll der Schnellzug Nr. 239 Hof-Dresden bei Fortfall des Stilllagers in Dresden Anschluss an einen beschleunigten Personenzug Dresden-Kohlfurt-Breslau erhalten. Für den Tagesschnellzug-Verkehr Paris-Wiesbaden-Frankfurt a/M. ist eine weitere Beschleunigung vorgesehen, ebenso auch für die Schnellzüge Paris-Wien über Süddeutschland. Soweit die letzteren Speisewagen mitführen, sollen Durchgangswagen als Personenwagen eingestellt werden. Eventuell wird beantragt, die Verbindung zwischen der Pfalz und München zu verbessern, die Schnellzüge aus der Pfalz nach Mainz zu vermehren und eine raschere Beförderung zwischen München und Innsbruck einzurichten. Endlich wird die Wiederherstellung eines weggefallenen Schnellzugs (Nr. 680) von Eutin nach Kiel im Interesse des Nordverkehrs gefordert.

Zur Tariffrage.

Zur Hebung der Deutschen Waarenausfuhr hat die Handelskammer zu Halberstadt bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten beantragt, es möge unter Beibehaltung der Abfertigungsgebühren folgende Ermässigung der Tarife bei der Ausfuhr über See oder Land, und zwar auf Grund einer Berechnung des Güterverkehrs nach Tonnenkilometern, eingeführt werden: Bei Gütern, die nach der allgemeinen Wagenladungsklasse B. tarifirt werden, sollen statt 6 ₰ zukünftig nur 5 ₰ erhoben werden; Güter des Spezialtarifs A 2 statt 5 ₰ zukünftig nur 4,5 ₰; Güter des Spezialtarifs I statt 4,5 ₰ zukünftig nur 3,5 ₰; Güter des Spezialtarifs II statt 3,5 ₰ zukünftig nur 2,6 ₰; letztere Klasse bei einer Beförderungslänge von mehr als 100 km nach den Grundsätzen des Spezialtarifs III nur 2,2 ₰ Frachtgebühr. Für Eilstückgut soll statt des Satzes von 22 ₰ der Stückgutsatz von 11 ₰, mindestens aber ein Nachlass von 25 % eintreten; bei Wagenladungs-Eilgütern wird dagegen der $1^1/_2$fache Tarifsatz, der nach vorstehenden Grundsätzen für Frachtgut in Anwendung kommt, empfohlen.

Betriebseröffnungen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 7. d. Mts. ist die eingleisige vollspurige, 20,6 km lange Bahnstrecke Waldheim-Rochlitz (vergl. Nr. 83 S. 786 d. Ztg.) dem allgemeinen Verkehre übergeben worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Am 15. d. Mts. wird die an der Bahnstrecke Finnentrop-Rothemühle zwischen Attendorn und Listernohl belegene Station Kraghammer für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet werden.

Direktionsbezirk Hannover. Auf dem Zollinlandsbahnhofe in Bremen werden vom 16. d. Mts. Fahrzeuge sowohl im Verkehre von als auch nach diesem Bahnhofe zugelassen, sodass künftighin nur noch lebende Thiere von der Abfertigung ausgeschlossen sind.

Oberhessische Eisenbahnen. Die an der Nebenbahnstrecke Stockheim-Gedern belegene Haltestelle Selters wird am 15. d. Mts. für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern, sowie von Gütern in Wagenladungen eröffnet, während die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ausgeschlossen bleibt.

Bezeichnung von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Die an der Strecke Berlin-Oranienburg belegene Haltestelle Stolpe führt fortan die Bezeichnung „Stolpe bei Hermsdorf“ und die an der Strecke Berlin-Görlitz belegene Haltestelle Neuhausen die Bezeichnung „Neuhausen bei Cottbus“.

Vorarbeiten.

Einem unter dem Vorsitz des Direktors Borcholte in Hemmoor a. Oste zusammengetretenen Komitee ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Bederkesa nach Neuland oder Wischhafen ertheilt worden.

Aus dem Bayerischen Landtage.

Die Kammer der Abgeordneten nahm das Kreditgesetz für weitere Doppelgeleise und Beschaffung von Eisenbahn-Fahrmaterial im Gesammtbetrage von 30 494 200 ℳ an.

Der Abg. Freiherr von Stauffenberg beantragt in seinem Bericht zum Eisenbahnetat, die Regierung zur Fortsetzung ihrer Bemühungen um Aufhebung der Preussischen Staffeltarife auf Getreide und Mahlprodukte aufzufordern.

Preussische Staatseisenbahnen.

Platzgebühr.

An das Zugsbegleitungspersonal auf den Staatsbahnen ist über die Erhebung der Platzgebühr für nummerirte Plätze eine Dienstanweisung dahin ergangen, dass der Einwand der Reisenden, keinen nummerirten Platz einnehmen, sondern sich in dem Durchgang des Wagens aufhalten zu wollen, belanglos ist und von der Platzgebühr nicht befreie. Der Beamte hat dem Reisenden einen Platz anzuweisen; weigert sich dieser, diesen Platz einzunehmen und zu bezahlen, so ist gegen ihn nach Maassgabe der Bestimmungen über das Verhalten Reisenden gegenüber, die sich ohne gültige Fahrkarte in dem

Zuge befinden, zu verfahren. Wenn in die betreffenden Züge ausser den Wagen mit nummerirten Plätzen auch solche mit gewöhnlicher Einrichtung eingestellt sind, so haben diejenigen Reisenden, welche die letzteren benutzen, eine Platzgebühr auch dann nicht zu entrichten, wenn in den Wagen mit nummerirten Plätzen noch Plätze frei sind.

Hessische Ludwigsbahn.

Zwischen der Stadtverwaltung Mainz und der Hessischen Ludwigsbahn sind nach dem „Berl. Act." zwei für beide Theile werthvolle Verträge vereinbart worden. In dem einen wird die Erbauung einer neuen Verbindungsbahn zwischen dem Haupt-Güterbahnhof, dem künftigen Schlacht- und Viehhof und den städtischen Häfen auf unmittelbarem Wege innerhalb der Festungsumwallung vereinbart, während bis jetzt die Wagen zwischen Bahn und Hfaen auf dem Umwege über Mombach befördert werden. Die neue Verbindungsbahn, welche auf Kosten der Stadt durch die Hessische Ludwigsbahn erbaut wird, soll auch zum Anschluss industrieller Unternehmungen an die Hessische Ludwigsbahn, ferner zur Errichtung einer neuen Station zum Empfang und Versand von Wagenladungsgütern nächst dem Zollhafen für den nordöstlichen Stadttheil dienen. Nach Herstellung der neuen Verbindungsbahn wird die Hessische Ludwigsbahn der im Bahnumführungs-Vertrage übernommenen Verpflichtung enthoben, für alle Zeiten einen Schienenstrang zwischen dem Rheingauer Wall und dem Bahnhof Mombach als Verbindungsbahn zu belassen.

Stempelpflichtigkeit sogen. Güter-Dispositionsscheine.

Zur Behebung von Zweifeln macht die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin ihre Dienststellen darauf aufmerksam, dass ein Vollmachtsstempel nicht gefordert werden kann, wenn ein Frachtbriefadressat an die Güter-Abfertigungsstelle das Ersuchen richtet, eine für ihn eingehende Sendung ganz oder zum Theil an einen Dritten aushändigen (abrollen) zu lassen. Soll dagegen der Dritte im Namen des Frachtbriefadressaten zugleich Quittung leisten, so ist diese Erklärung betreffs der Stempelpflicht nach den Grundsätzen über Vollmachten zu behandeln.

Kleinbahnen in der Provinz Posen.

Von den vielen in der Provinz Posen geplanten Kleinbahnen dürfte diejenige von Buk nach Czempin als eine der lebensfähigsten bald zur Ausführung kommen, da es sich hierbei um Erschliessung eines sehr fruchtbaren, einen lebhaften Verkehr in sich bergenden Landstriches handelt. Die Hauptlinie dieser Bahn, welche schmalspurig gebaut werden soll, durchschneidet von der Stadt Buk im Kreise Grätz ausgehend in ihrer grösseren Länge den Kreis Posen-West und endet am Bahnhofe Czempin im Kreise Kosten. Es wird die Stadt Stenschewo berührt und sind 2 Abzweigungen projektirt, von denen die eine bis Modrze geht und später bis Grätz verlängert werden soll, so dass dann eine direkte Verbindung zwischem letzterem Orte und Czempin geschaffen und den Verkehrsbedürfnissen dieser Gegend nach allen Seiten hin Rechnung getragen ist.

Die Rohrpost in Berlin und Charlottenburg

Nach der amtlichen Statistik der Deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung beförderte die Rohrpost in Berlin und Charlottenburg im Jahre 1892 an Telegrammen, Brieten und Karten 4 914 323 Stück gegen 4 807 759 im Vorjahre. Das Röhrennetz hatte eine Länge von 80,72 km gegen 68,08 km im Jahre 1891.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Betriebseröffnung auf der schmalspurigen Nebeneisenbahn Saupersdorf-Wilzschhaus. Am 16. Dezember d. J. wird die von der Haltestelle Saupersdorf der Linie Wilkau-Kirchberg-Saupersdorf abgehende und auf der Haltestelle Wilzschhaus der Chemnitz-Adorfer Bahnlinie einmündende, 24,3 km lange schmalspurige Nebeneisenbahn Saupersdorf-Wilzschhaus dem allgemeinen Verkehre übergeben werden.

Der Betrieb erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom Jahre 1892, sowie der für den Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements und Spezialbestimmungen.

Die neue Bahnlinie enthält ausser den Anschluss-Verkehrsstellen Saupersdorf und Wilzschhaus, die Haltestellen Oberhartmannsdorf, Bärenwalde i. Sachs., Obercrinitz, Rothenkirchen i. Voigtl., Oberstützengrün und Oberschönheide, die Haltepunkte Hartmannsdorf b. Saupersdorf und Neuheide, sowie den Bahnhof Schönheide. Die Tarife für die Personen- und Gepäckbeförderung werden auf den Verkehrsstellen ausgehängt. Die Tarife für den Güter- und Viehtransport sind in den bei allen Güterexpeditionen käuflich zu erlangenden „Besonderen Bestimmungen und Tarifen" für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren etc. auf der genannten Bahnlinie enthalten.

Dresden, den 11. Dezember 1893. (2682)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Eröffnungen von Stationen.

Mit dem 1. Januar 1894 wird der 2,2 km von Gr.-Karben und 3,2 km von Nieder-Wöllstadt an der Strecke Frankfurt a/M.-Friedberg neu hergestellte Haltepunkt Okarben für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Eine Abfertigung von Reisegepäck findet jedoch nur nach Okarben statt, während auf diesem Haltepunkte selbst Gepäck nur zur nachträglichen Abfertigung angenommen wird.

Fahrkarten werden ausgegeben zwischen Okarben einerseits und Berkersheim, Bockenheim, Bonames, Bruchenbrücken, Butzbach, Cassel, Dortelweil, Eschersheim - Heddernheim, Frankfurt a/M. Hauptbahnhof, Friedberg, Giessen, Grossen-Linden, Gr.-Karben, Lang-Göns, Lollar, Marburg, Nauheim Bad, Nieder-Wöllstadt, Ostheim bei Butzbach und Vilbel andererseits, desgleichen auch Arbeiter - Rückfahrkarten und Arbeiter - Wochenkarten von Okarben nach Bockenheim, Eschersheim-Heddernheim und Frankfurt a/M. Hauptbahnhof nach Maassgabe der den Dienststellen besonders zugehenden Preistafeln.

In Okarben werden die Personenzüge anhalten:

1. in der Richtung nach Frankfurt a/M.:

Nr. 412	ab	$5.^{33}$	Vormittags
„ 92	„	6.28	„
„ 94	„	8.18	„
„ 404	„	9.49	„
„ 96	„	1.21	Nachmittags
„ 93	„	3.32	„
„ 406	„	$6.^{72}$	„

2. in der Richtung nach Giessen:

Nr. 401	ab	8.37	Vormittags
„ 403	„	12.18	Nachmittags
„ 95	„	1.53	„
„ 99	„	5.14	„
„ 111	„	$7.^{40}$	„
„ 405	„	$9.^{05}$	„
„ 101	„	$10.^{06}$	„

Das Nähere ist bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Hannover, den 14. Dezember 1893. (2683)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Haltepunktes Lubolz für den Personen- und Gepäckverkehr. Am 20. Dezember d. J. wird der in Kilometerstation 70,29 der Strecke Königswusterhausen - Cottbus zwischen den Stationen Schönewalde und Lübben belegene Haltepunkt Lubolz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Es werden daselbst in der Richtung nach Lübben die Züge Nr. 313 um $4.\underline{46}$ Vorm., Nr. 307 um 8.50 Vorm. und Nr. 315 um $11.\underline{10}$ Nachm. sowie in der Richtung nach Schönewalde die Züge Nr. 308 um $5.\underline{15}$ Vorm. und Nr. 318 um $9\,\underline{40}$ Nachm. nach Bedarf anhalten.

Berlin, im Dezember 1893. (2684MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Der Verkehr auf den Wasserumschlagsstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen hierselbst wird am 12. d. Mts. bis auf weiteres geschlossen.

Die Wiedereröffnung des Verkehrs wird s. Zt. bekannt gemacht werden.

Breslau, den 9. Dezember 1893. (2685)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. Mit dem 20. Dezember a. St. 1893/1. Januar n. St. 1894 tritt zu dem Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr der zweite Nachtrag in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und des ersten Nachtrages sowie Frachtsätze für eine grössere Anzahl neu aufgenommener Verbandstationen enthält.

Druckexemplare des zweiten Nachtrages sind von den Verbandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 5. Dezember 1893. (2686)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Norddeutscher Verbands - Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Dezember d. J. ab sind in dem oben bezeichneten Verkehre zwischen der diesseitigen Haltestelle Miesterhorst und Stationen der Neuhaldensleber Eisenbahn für Frachtgüter in Wagenladungen direkte Frachtsätze zur Einführung gekommen. Ueber deren Höhe ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Magdeburg, den 7. Dezember 1893. (2687)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. Die im Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr auf Seite 15/16 enthaltenen Theilfrachtsätze vom Schnittpunkt bis zu den Empfangsstationen Lieben Oe. N. W. B., Prag Oe. N. W. B. und Wisocan Oe. N. W. B. werden auch vom 1. Januar 1894 ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1894, für den Artikel Steinkohlen auf 37,3 kr. für 100 kg ermässigt.

Breslau, den 7. Dezember 1893. (2688)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbumschlagstarif Westösterreich-Riesa-Elbkai. Der vom 1. Januar 1894 an gültige Nachtrag I zum obigen Tarife ist erschienen und durch die betheiligten Stationen zu beziehen.

Dresden, am 7. Dezember 1893. (2689)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf für den Verkehr ab Königsberg und ab Elbing. Zum Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf usw. ab Königsberg und ab Elbing vom 13. April 1893 wird mit Geltung vom 15. Dezember 1893 der II Nachtrag herausgegeben. Er enthält ermässigte Frachtsätze für den Verkehr nach Schlesischen Stationen.

Druckstücke des II. Nachtrages sind bei den am Tarif betheiligten Stationen zu haben.

Bromberg, den 9. Dezember 1893. (2690)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Für das Gebiet der Oldenburgischen Staatsbahnen (Tarifheft Nr. 1) treten am 15. d. Mts. folgende Tarifmaassnahmen in Kraft:

a) Die an der Strecke Bockhorn-Grabstede der Vareler Nebenbahnen gelegene Station Grabstede wird in den Norddeutsch-Sächsischen Verkehr einbezogen, vorläufig jedoch nur für den Versand von Gütern des Spezialtarifes III. Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die um 13 km erhöhten Entfernungen der Station Varel zu Grunde gelegt.
b) Im Verkehre mit der Station Bockhorn (vergl. Tarifnachtrag IV) kommen nicht mehr die Entfernungen für Ellenserdamm zuzüglich 5 km, sondern die Entfernungen für Varel zuzüglich 11 km bei der Frachtberechnung zur Anwendung.

Dresden, den 7. Dezember 1893. (2691)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. werden die Station Strassburg C. B. und Strassburg-Neudorf als Umschlagstationen in den vom 15. Juni 1891 an gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von der Ruhr nach Belfort transit aufgenommen. Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Strassburg, den 1. Dezember 1893. (2692)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit dem 1. Januar 1894 tritt zum Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina Heft 1 und 3 je der Nachtrag V und Heft 2 der Nachtrag IV in Kraft. Die Nachträge enthalten u. a. eine Aenderung der besonderen Bestimmungen, Ergänzungen der Kursdifferenzen, neueinbezogene Stationen, Erweiterungen der Ausnahmetarife für Heu zu 5 000 kg, Zucker zum Export sowie Erdwachs, ferner neue Ausnahmetarife für Erze zum Hochofenbetriebe, Petroleumnaphta und Zündhölzer, sowie Berichtigungen.

Abzüge der Nachträge sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 4. Dezember 1893. (2693)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2 betreffend. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. wird der Ausnahmetarif 22 für die Beförderung von Holzstoffpappe, ungeleimte, durch Aufnahme der Station Schmölln i. S.-A. wie folgt ergänzt:

Nach	Von Eisenstein	Von Spiegelau
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Schmölln i. S.-A.	1,35	1,67

Dresden, den 6. Dezember 1893. (2694)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Russischer Importverkehr. In dem Deutsch-Russischen Importtarif ist bei dem Stationsnamen Odessa der Zusatz „Güterstation“ zu machen.

Bromberg, den 4. Dezember 1893. (2695)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 15. d. Mts. treten Frachtsätze für Steinkohlen etc. von der Station Caternberg nach Stationen der Hessischen Nebenbahnen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 7. Dezember 1893. (2696)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ausnahmetarif für Malz. Am 15. Dezember d. J. gelangen Ausnahmefrachtsätze für Malz von den Schlesischen Malz-Versandstationen der Direktionsbezirke Berlin und Breslau nach Station Hannover Südbahnhof zur Einführung. Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Breslau, den 7. Dezember 1893. (2697)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Vom 15. d. Mts. an kommt für die Beförderung von roher Baumwolle in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg im Verkehre zwischen der Station Adorf und den Stationen Bremerhaven, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenham des Direktionsbezirks Hannover bezw. der Oldenburgischen Staatsbahn ein Ausnahmefrachtsatz von 2,52 ℳ für 100 kg zur Anwendung.

Dresden, den 9. Dezember 1893. (2698)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verband. Am 15. Dezember 1893 treten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Malz bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Löbau nach einigen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) in Kraft, über welche die Endbahnen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 9. Dezember 1893. (2699)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif Breslau-westliche Staatsbahnen. Am 20. Dezember d. J. treten für die Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen direkte Frachtsätze zwischen den diesseitigen Stationen und den Stationen Göttingen und Hildesheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover in Kraft.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 8. Dezember 1893. (2700)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen zur Ausfuhr nach Russland. Vom heutigen Tage ab erhält der erste Satz der besonderen Bestimmung A 1 (Seite 3) des Ausnahmetarifs für die direkte Beförderung von Gütern von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, zur Ausfuhr nach Russland folgende neue Fassung:

1. Dieser Tarif kommt für diejenigen Sendungen nach Russland über Eydtkuhnen zur Anwendung, welche entweder mit direkten Frachtbriefen bis zur Russischen Bestimmungsstation und der Vorschrift der Umkartirung in Eydtkuhnen oder mit einem Frachtbriefe an eine Adresse in Eydtkuhnen zur Ausfuhr nach Russland oder mit der Frachtbrief-Vorschrift „Eydtkuhnen transito“ aufgegeben werden.

Ferner ist ebendaselbst in dem dritten Satze hinter dem dritten Worte „zweiten“ einzuschalten: „und dritten“, sodass dieser Satz jetzt lautet:

In dem zweiten und dritten Falle werden die Güter dem Adressaten wie jedes andere Frachtgut avisirt.

Bromberg, den 5. Dez. 1893. (2701)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin. Die Geltungsdauer der ermässigten Frachtsätze für Steinkohlen in vollen Wagenladungen von mindestens 10 000 kg nach Station Lissa der Oesterreichischen Nordwestbahn (von Wenzeslausgrube 46,4 kr., von Rubengrube 45,3 kr., von Neurode 45,0 kr. und von Möhlten 44,9 kr. für 100 kg) ist über den 31. Dezember 1893 hinaus widerruflich bis Ende Dezember 1894 verlängert worden.

Berlin, den 7. Dezember 1893. (2702MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Am 31. Januar 1894 treten die im Nachtrage XI zum Tarifhefte 2 für den Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr vom 1. Januar 1891 auf Seite 100 aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 B für Schleifholz (bis zu 4 m Länge und beliebigem Durchmesser bezw. bis zu 6 m Länge und höchstens 25 cm Durchmesser) zwischen Eisenstein, Gotteszell, Ludwigsthal, Regen und Zwiesel einer-, Berthelsdorf, Chemnitz, Flöha, Johanngeorgenstadt, Limmritz, Mosel und Zwickau andererseits ausser Kraft.

Dresden, den 6. Dezember 1893. (2703)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 bis Ende 1894 kommen widerruflich für Kokssendungen von Friedenshoffnunggrube, Glückhilfgrube, Egmont- und Mayrauschacht, Gustav- und Abendröthegrube nach den Stationen Hieflau und Zeltweg der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen über Halbstadt - Starkotsch-Kolin - Prag St. E. G. die Frachtsätze des Nachtrages I zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von Stationen des diesseitigen Bezirks nach Stationen der westlichen Linien der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen usw. vom 1. November 1892 unter Abzug von 9 kr. für 100 kg zur Anwendung.

Berlin, den 5. Dezember 1893. (2704MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Alt - Damm - Colberger Güterverkehr. Am 20. Dezember 1893 treten für den Verkehr zwischen den Stationen:

a) Gross-Räschen, Lauchhammer, Lichtenau i. Schl., Petershain, Pillgram, Strassgräbchen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin,
b) Bergen a. d. D., Börssum, Eilsleben, Hadmersleben, Helmstedt, Holzminden, Ilberstedt, Königslutter, Nienburg a. S., Salzwedel, Schandelah, Schlachtensee, Schladen, Stadtoldendorf, Wolfenbüttel, Wustermark des Eisenbahn - Direktionsbezirks Magdeburg

einerseits und den Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft.

Berlin, den 6. Dezember 1893. (2705MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Hannover - Berlin. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. wird die Station Hannover Südbahnhof als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 2a für Malz einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, im Dezember 1893. (2706 MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Für Torfstreu und Torfmull sowie Streutorf in Ladungen von 10 000 kg von Niederländischen nach Stationen der Bayerischen Staatsbahnen (ausschliesslich Eger, Hof, Franzensbad und Heidingsfeld), welche von direkten Frachtbriefen begleitet, auf Station Ochtrup zur Umkartirung gelangen, kommen auf den Strecken von Ochtrup bis zur Bayerischen Endstation mit sofortiger Gültigkeit bis zum 1. September 1894 die um 0,07 ℳ für 100 kg gekürzten bezüglichen Sätze des Ausnahmetarifs für Streu- und Futtermittel vom 10 September 1893 zur Erhebung.

Köln, den 10. Dezember 1893. (2707)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Niederländisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. wird die Station Salmünster des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in den Niederländisch-Südwestdeutschen Güterverkehr einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 11. Dezember 1893. (2708)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Einführung des Nachtrages II zum Tarife. Mit 1. Januar 1894 tritt zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 (für Eier).
2. Einbeziehung des Artikels „Zinkweis“ in den Ausnahmetarif 6c.
3. Bestimmung zu Ausnahmetarif 13 (für lebendes Geflügel).
4. Schnittsätze für die Stationen Bebra und Gelnhausen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a. M.
5. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare sind um den Preis von 50 Hellern = 45 ₰ bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu beziehen.

Wien, den 7. Dezember 1893. (2709)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-, resp. Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch - Indischer Verbandsverkehr; Triest-, resp. Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband. Einführung von Anhängen zu den Tariftheilen II. Mit 1. Januar 1894 treten Anhänge zu den vom 1. Juli 1893 gültigen Verbands - Gütertariftheilen II in Kraft.

Diese Anhänge enthalten Bestimmungen über die Anwendung der Kursdifferenzen und Kursdifferenz-Tabellen.

Einzelne Exemplare der Anhänge sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 9. Dezember 1893. (2710)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Verdingung von Werkstattsmaterialien. Die für den Eisenbahndirektionsbezirk Breslau im Rechnungsjahre 1894/95 erforderlichen Werkstattsmaterialien sollen an folgenden Tagen Vormittags 10 Uhr zur Verdingung gelangen:

1. Am 2. Januar. Gruppe I. Schweisseisen und Schweisseisenbleche; Gruppe II. Stahl (ausschliesslich Werkzeugstahl). Normalspiralfedern, Stahlblech, verzinntes Blech, Stahl- und Eisendraht; Gruppe III. Messingdraht, Messing- und Zinkblech, Zinn, Blei, Antimon und Schlageloth.
2. Am 9. Januar. Gruppe IV. Eisen- und Kurzwaaren, Lampenschrauben und Brenner; Gruppe Va. Kuppelungen, Bufferstangen, Federlaschen und Achsbuchsbügel; Gruppe Vb. schweisseiserne Lokomotiv - Siederohre und Rohre zu Weichenlaternen; Gruppe VI. Kohlenschaufeln, Bohrer, Hobel- und Stemmeisen, Feilkloben, Sägeblätter, eiserne Ketten, Eisendraht - Geflecht, Unterlags - Ringe, Schmelztiegel und Schleifsteine.
3. Am 17. Januar. Gruppe VII. Gummiwaaren; Gruppe VIII. Leder; Gruppe IX a. Plüsch, Damastleder und Wachsbarchent, Wachsteppich, Manufaktur- und Leinenwaaren sowie Kokosdecken; Gruppe IX b. Seiler, Posamentir- und Polsterwaaren sowie Dichtungsmaterialien.
4. Am 26. Januar. Gruppe X. Lein- und Terpentinöl, Firniss, Lacke (ausschliesslich Kutschen-, Schleif-, Kopal- und Lokomotivlack), Farben, Chemikalien, Droguen, Bimstein, Sandstein, Korkpfropfen, Talcum, Holzkohlentheer, Waschschwämme; Gruppe XI. verschiedene Glassorten und Kupeelaternenglocken; Gruppe XII. Pappen, Glaspapier, Schmirgel, Borstenwaaren, Holzkohlen, Stuhlrohr, Nussbaumholz, bearbeitete und naturgewachsene Hammerstiele.
5. Am 29. Januar. Radreifen, Eisengusswaaren, Schmiedekohlen.
6. Am 1. Februar. Nutzhölzer.

Die Angebotsverzeichnisse nebst Bedingungen liegen im unterzeichneten Büreau — Brüderstrasse 36, Zimmer 36 — zur Einsicht aus, können auch von dort auf postfreie Gesuche, in denen der Verdingungsgegenstand genau zu bezeichnen ist, gegen Einsendung von 50 ₰ für jede der unter 1 bis 4 bezeichneten 14 Gruppen und für jedes unter 5 und 6 bezeichnete Material postpflichtig bezogen werden. Für Zeichnungen zu Normalspiralfedern, Kuppelungsvorrichtungen, Holzschrauben, Bolzen für Wagen, Schrauben für Wagen, Lokomotivschrauben, Achsbuchsbügel und Radreifen sind besonders je 50 ₰, für Achsbuchsbügelschrauben und Kohlenschaufeln je 30 ₰ zu entrichten. Die Bezahlung hat in Briefmarken zu 10 ₰ oder in baar zu erfolgen.

Die Angebote sind für jeden Verdingungstag besonders unter genauer Bezeichnung desselben bis zur festgesetzten Stunde, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach Eröffnung der Angebote.

Breslau, den 29. November 1893. (2711)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung und Lieferung von
A. 1 150 Wagenradsätzen,
B. 2 254 Tragfedern
2 304 Spiralfedern } für Wagen
soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst, Fürstenstrasse No. 1 bis 10, Zimmer 92, zur Einsicht aus und können auch von uns gegen die gebührenfreie Einsendung von je 1 ℳ für A und B bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Radsätzen bezw. Trag- und Spiralfedern versehen zu dem auf
Sonnabend, den 23. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr für Radsätze und 10½ Uhr für Federn
anberaumten Verdingungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 8. Dezember 1893. (2712)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn. Verkauf von Altmaterial. Die bei der diesseitigen Verwaltung angesammelten Altmaterialien, als:

180 t Eisenschienen Profil A = rd. 740 Stück je 7 m lang,
450 „ desgl. Profil B = rd. 2 200 Stück je 7 m lang,

30 t desgl. Profil A 4—7 m lang,
60 „ „ „ B 4—7 „ „
70 „ „ „ A und B 1—4 m lang,
10 „ desgl. Profil A und B unter 1 m lang,
20 „ Schmiedeeisenschrott Nägel, Schrauben usw.),
6 „ Gusseisen (Weichenstühle usw.),
10 „ glatte Laschen, zu den Schienen Profil A passend,
60 „ desgl., zu den Schienen Profil B passend,

sollen verkauft werden und werden Bewerber aufgefordert, ihre Angebote bis zum 20. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, kostenfrei und versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterial" an unser Materialienbüreau einzusenden, von welchem auch die Bedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden können.

Der Zuschlag wird am 30. Dezember d. J. ertheilt.

Oldenburg, den 28. Nov. 1893. (2713B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 38.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 98. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 16. Dezember 1893.

Inhalt:

Der Manchester Seekanal.

Der „Engineering“ berichtete im November d. J. folgendes:

„Am Freitag, den 17. d. Mts., gab Mrs. John Jackson, die Gattin des für den letzten 12 km langen Kanalabschnitt bestellten Unternehmers, den Wasserzulauf vom Latchfordufer für diese Kanalstrecke frei und man glaubt, dass der Kanal innerhalb einer Woche auf seine ganze Länge von Eastham bis Manchester mit Wasser gefüllt und das grosse Unternehmen, für dessen Bauausführung allein — abgesehen von sonstigen Kosten — seit seiner Inangriffnahme vor 8 Jahren einige 10 Millionen Pfund ausgegeben worden sind, im Laufe einiger Wochen vollkommen fertiggestellt sein werde.“

Mit den im vorstehenden angedeuteten Restarbeiten ist die Beseitigung der Shelwall- und Runcorndämme gemeint. Im übrigen wird dem Leser dieses bereits aus der Tagespresse die telegraphische Meldung bekannt geworden sein, wonach am 8. d. Mts. das erste Schiff, ein Inspektionsdampfer, durch den Kanal gehen konnte.

Die Eröffnung des Kanals für den gesammten Schiffsverkehr findet zu Neujahr statt. Aus Anlass derselben sind grosse Festlichkeiten geplant, die aber nicht bei Beginn des neuen Jahres, sondern erst zu Ostern abgehalten werden sollen, wo sie bei günstigerer Witterung besser vorbereitet werden können und zahlreichere Theilnehmer finden werden.

Das Werk kann sich an Ausdehnung zwar nicht mit unserem Nord-Ostseekanal messen, dessen Länge weit grösser und dessen Kosten weit geringer sind — es stehen beim Englischen Kanal 57 km Länge mit rund 160 Millionen Mark anschlagsmässigen und 300 Millionen Mark wirklichen Kosten gegen rund 99 km Länge und 156 Millionen Mark Anschlagskosten beim Nord-Ostseekanal —, aber angesichts der endlosen Schwierigkeiten, welche dem Englischen Unternehmen auf Schritt und Tritt bereitet worden sind, ist der Stolz über das Zustandebringen desselben wohlberechtigt. Die zähe Beharrlichkeit, mit welcher der Brite auch unter den widrigsten Umständen sein Ziel unentwegt im Auge behält, findet in dem neuen Werk einen imponirenden Ausdruck.

Der Zweck der folgenden Zeilen ist, an der Hand der verfügbaren Quellen ein gedrängtes Gesammtbild des Unternehmens zu entwerfen, ohne dabei indessen die technischen Verhältnisse bis in alle Einzelheiten zu verfolgen.

1. Entwickelung der Verkehrswege zwischen dem Mersey und Manchester.

Die Verbindung zwischen Liverpool und Manchester wird gegenwärtig durch drei Eisenbahnen, die Nordwestbahn, die Lancashire und Yorkshire Bahn und die Bahn des sogenannten Cheshire Linien-Ausschusses, welcher von der Manchester, Sheffield und Lincolnshire Bahn, der Nordbahn und der Mittellandbahn bestellt ist, ferner durch den Bridgewater Kanal und den jetzigen Seekanal hergestellt. Vor noch nicht zwei Menschenaltern war noch keine dieser Verkehrsstrassen vorhanden.

Im Jahre 1757 zählten Manchester und Salford zusammen erst 20000 Einwohner. Durch den schlechten Zustand der

Landstrassen und die Unregelmässigkeit der Schifffahrt auf dem Mersey und dem Manchester durchschneidenden Nebenflusse des ersteren, dem Irwell, war die Einwohnerschaft zeitweise ausserstande, sich den nöthigen Proviant und selbst Kohle von auswärts zu beschaffen und die Stadt musste sich hierin stets bei Zeiten vorsehen, um nicht in die unliebsamsten Verlegenheiten zu gerathen. Wenn die Wege gangbar waren, beförderte man die überseeisch angekommenen Baumwollen-, Wollen- und Seidenballen mit Maulthieren oder Packpferden auf der Landstrasse von Liverpool nach Manchester. Zur Mersey- und Irwellschifffahrt bequemte man sich, wenn diese geöffnet war, weniger gern, denn man hatte an die Schifffahrtsgesellschaft für die Tonne nicht weniger als 40 *M.* Fracht zu zahlen. Die Verhältnisse brachten den Herzog von Bridgewater auf den Gedanken, auf eigene Kosten von Worsley bis nach Manchester einen Kanal zu erbauen, der dem Verkehr zwischen Liverpool und Manchester eine gesicherte Grundlage mit der gewissen Aussicht auf eine grössere Stetigkeit in der Handelsverbindung zwischen den beiden Städten gewährleisten sollte. Mit der Hilfe des Ingenieurs Brindley brachte der Herzog aus seinen privaten Mitteln den Kanal, den ersten Englands, thatsächlich zustande. Derselbe zweigt aus der breiten Bucht des Mersey ab und bleibt bis Altrincham auf der südlichen Seite dieses Flusses, kreuzt dann diesen und später mit einer nördlich gerichteten Abzweigung den Irwell; über letzteren führte eine dreibogige steinerne Kanalbrücke von 185 m Länge, deren mittlere Oeffnung 19,2 m Spannweite hatte und deren lichte Durchfahrtshöhe 11,9 m betrug. Diese Brücke ist jetzt umgebaut worden. Die Vollendung des Kanals war mit zahlreichen Schwierigkeiten verbunden; namentlich suchte die Mersey- und Irwell-Schifffahrtsgesellschaft, welche ihr Monopol bedroht sah, mit allen Mitteln die bei Runcorn geplante Verbindung des Kanals mit der Merseybucht zu verhindern. Schliesslich aber ohne Erfolg und die Schleusen konnten im Januar 1773 eröffnet werden. Die Kosten des Kanals von Worsley bis Manchester und von Longford Bridge bis Runcorn betrugen 4,4 Millionen Mark, die der Herzog von Bridgewater hergab, freilich nicht ohne dabei selbst zeitweise in arge Bedrängniss zu kommen. Die Eröffnung des Wasserwegs hatte einen mächtigen Aufschwung von Manchester zur Folge und der Verkehr auf dem Kanal war so bedeutend und so gewinnbringend, dass man es nicht einmal für nöthig hielt, auf eine regelrechte Handhabung des Frachtgeschäfts viel Rücksicht zu nehmen. Das Unternehmen trug dem Herzog jährlich bis zu 1,5 Millionen Mark ein und entschädigte ihn somit für seine früheren Sorgen reichlich. Dabei konnten trotzdem die Frachtsätze allmählich bis auf 5 *M.* für die Tonne zwischen Liverpool und Manchester ermässigt werden. Liverpool, welches in gleicher Weise wie Manchester einen mächtigen Aufschwung nahm, erhob sich nach und nach zum ersten Seehafen des Landes und legte den Handel von Chester, der bereits unter der Versandung des Dee litt, mehr und mehr lahm.

Denselben Widerstand, welchen der Herzog von Bridgewater durch die Mersey-Schifffahrtsgesellschaft erfahren hatte, setzte jener nun seinerseits wieder der ersten Eisenbahn entgegen, die dem unaufschiebbaren Bedürfniss nach weiteren leistungsfähigen Verkehrsstrassen zwischen Manchester und seiner am Mersey gelegenen Hafenstadt entsprang. Gray soll den ersten Vorschlag zu einer Schienenverbindung zwischen den beiden Städten gemacht haben; er dachte sich den Betrieb noch mit Pferden, während andere bereits auf die Anwendung der Maschinenkraft für die Fortbewegung der Züge auf den Spurbahnen verfielen. Die Angelegenheit führte bekanntlich zu dem Preisausschreiben, dessen Ergebniss in den Probefahrten von Rainhill den endgültigen Sieg der Dampfkraft über die thierische Zugkraft für alle Zeiten besiegelte. Im Oktober 1829 fanden die denkwürdigen Probefahrten statt, bei denen Ericsson's „Novelty“, Hackworth's „Sanspareil“ und Burstall's „Perseverance“ durch die Stephenson'sche Lokomotive, den „Rocket“, glänzend geschlagen wurden. Am 15. September 1830 führte der erste Zug der neuen Bahn den Herzog von Wellington, Sir Robert Peel und andere hochgestellte Personen in der vorgeschriebenen Zeit von 2 Stunden von Liverpool nach dem 50 km weit entfernten Manchester. Heute wird die Strecke von den durchgehenden Schnellzügen in 45 Minuten zurückgelegt und dennoch sind die 14 vorhandenen Eisenbahngeleise für die Bewältigung des ungeheuren Verkehrs zwischen den beiden Städten nicht mehr ausreichend.

Für die Kaufmannschaft von Manchester konnte der Gedanke, sich von Liverpool unabhängig zu machen und die Seeschiffe mit den Rohmaterialien unmittelbar nach Manchester durchzuführen, nur eine Frage der Zeit sein und thatsächlich wurde dieser Gedanke bereits im Jahre 1825 verfochten und das Parlament um seine Genehmigung für die Anlage eines Seekanals vom Mersey oder dem Dee nach Manchester angegangen, doch ohne Erfolg. Die Angelegenheit war für die praktische Verwirklichung augenscheinlich noch nicht reif. Die Idee schlummerte nach diesem ersten Misserfolge bis zum Jahre 1838, wo John Rennie die Herstellung eines von Liverpool über Warrington nach Manchester zu führenden Kanals vorschlug. Auch diesmal wurde ein Ergebniss nicht erzielt. Zwei Jahre später kam der stellvertretende Vorsitzende des Vereins der Civilingenieure, Mr. Palmer, mit einem gleichen Vorschlag, über den ebenso zur Tagesordnung übergegangen wurde. Erst im Jahre 1877 fiel die Anregung des Kanalunternehmens auf fruchtbaren Boden, auf dem der Gedanke sich fortan weiter entwickelte und schliesslich zur Vollendung des Unternehmens führte. Die Sache nahm indessen nur langsamen Fortgang, bis der verstorbene Daniel Adamson und Mr. Leader Williams, dem bekanntlich später die technische Oberleitung des Werkes übertragen wurde, sie ernstlich in die Hand nahmen und namentlich der letztere auch die technische Seite der Angelegenheit nach allen Richtungen klarstellte. 1885 kam der Antrag vor das Parlament. Vom Oberhausausschusse, dem die Prüfung der Vorlage zunächst übertragen worden war, wurde die Zustimmung am 7. Mai erzielt und am 15. Juni wurden die Unterlagen einem Unterhausausschuss zur Berathung überwiesen, der sich nach 33 Sitzungen ebenfalls für die Vorlage aussprach. Am 30. Juli erhielt diese die Genehmigung der Volksvertretung. Im ganzen war der Antrag sechsmal von Parlamentsausschüssen berathen worden. Die Prüfungen hatten einen ausserordentlichen Aufwand an Zeit und Mühe erfordert. Ein ganzes Heer von Zeugen wurde vernommen; Gutachten von den namhaftesten Ingenieuren des In- und Auslandes wurden in grosser Zahl eingeholt, was ungeheure Summen verschlang. Die Kosten für die Vertretung der Interessenten und Gegner des Unternehmens haben schliesslich nicht weniger als 7 Millionen Mark betragen! In Manchester wurde die Kunde von der parlamentarischen Zustimmung begreiflicherweise mit grösstem Jubel aufgenommen.

Die Kapitalbeschaffung wurde vom Hause Rothschild in die Hand genommen. Das Aktienkapital wurde auf 160 Millionen Mark in 200 Mark-Aktien festgesetzt, die zu Pari angeboten wurden; fernere 40 Millionen Mark sollten auf dem Wege der Anleihe beschafft werden. In der an das Publikum vertheilten Ankündigung war gesagt, dass der Kanal

> „das Mittel bieten solle, den Austausch von Waaren und Mineralien aller Art zwischen Englischen und auswärtigen Häfen und den Fabrikstädten und Kohlenrevieren von Lancashire, Yorkshire, Cheshire, Derbyshire und Staffordshire und den angrenzenden Industriebezirken mit den geringstmöglichen Unkosten zu bewirken. Der Kanal wird die nächstgelegenen Anlagestellen für Dampfer von 1 000 t und darüber bieten und daher ein Flächengebiet von annähernd 20 000 qkm mit 7 Millionen Einwohnern bedienen, in dem fast die ganze Lancashirer Baumwollindustrie, der bedeutendste Theil der Lancashirer und Yorkshirer Kohlenfelder, der Cheshirer Salzhandel, die Cheshirer Thon- und Eisenindustrie und zum grossen Theil

auch die Lancashirer chemische Industrie heimisch sind. Der Kanal wird ermöglichen, dass Schiffe von grossem — natürlich auch kleinerem — Tonnengehalte unmittelbar zwischen Manchester, Warrington und Runcorn und allen überseeischen und Küstenhäfen verkehren und den Waarenaustausch ohne die Kosten und die Verzögerungen vermitteln, welche die Umladung, Theilung der Frachten an Zwischenhäfen und Bahnstationen sonst nöthig machen. Diese Ersparniss wird grösser sein, als die möglicherweise zu erwartenden Ermässigungen der Dockabgaben in Liverpool und der Frachtsätze auf den Eisenbahnen."

Die Ersparniss, welche durch die Kanalbeförderung gegenüber der bisherigen Transportweise der Güter erzielt würde, sollte sich nach den Ausführungen des Prospektes für Baumwolle auf 7,5 ℳ.*) die Tonne, für Wolle auf 9,5 ℳ, Zucker 12,1 ℳ belaufen und sich für andere Erzeugnisse ähnlich stellen. Die Gesammtkosten des Unternehmens, einschliesslich 3 Millionen Mark für Parlamentsunkosten, waren zu 180²/₃ Millionen Mark veranschlagt und die Vollendungsfrist auf 4 Jahre bemessen. Für die Rentabilitätsberechnung war eine zu befördernde jährliche Gewichtsmenge von nur 3 Millionen Tonnen zu Grunde gelegt, aus der man 17,7 Millionen Mark Einnahmen zu erzielen hoffte. Die Betriebskosten waren auf 2,09 Millionen Mark geschätzt. Rechnete man dazu an Zinsen für das Anleihekapital von 36 Millionen Mark 1,44 Millionen Mark, so ergab sich eine Reineinnahme von 14,17 Millionen Mark, die bei Erhebung von Schiffszöllen eine Dividende von 8 % ermöglichte und gleichzeitig gestattete, jährlich 1,38 Millionen Mark in Reserve zu bringen. Indessen, so führte der Prospekt weiter aus, würde man nach Verlauf von 7 Jahren bereits 9 649 316 t zu befördern haben und damit 18 statt 8 % erzielen, wobei jährlich noch 2,64 Millionen Mark als Reserve einbehalten werden könnten. Schliesslich war gesagt:

„Die Direktoren haben zu der Rentabilität des Unternehmens festes Vertrauen, welches sich gründet auf die praktische Kenntniss der Gewerbthätigkeit und der Bedürfnisse der in Frage kommenden Bezirke, und eine sorgfältige Prüfung aller der Grundlagen und Umstände, welche in Betracht gezogen werden müssen; sie bringen die Antheilscheine Interessenten in zuversichtliche Empfehlung, geleitet unter anderen von folgenden Erwägungen: für Kapitalisten, weil Gelegenheit zu einer gesunden, gewinnbringenden und mit der Zeit immer mehr Nutzen abwerfenden Kapitalanlage zweifellos geboten wird; für alle, die mit der Gewerbthätigkeit des Bezirks oder des Landes im allgemeinen irgendwie verknüpft oder daran interessirt sind, weil der Kanal den Handel in hohem Maasse fördern und entwickeln wird."

Trotz der versprochenen 8 % verhielt sich das grosse Publikum sehr kühl und auch die Unterstützung maassgebender Personen fehlte so gut wie ganz; man fühlte sich bei dem Interesse, welches man dem Unternehmen in Lancashire selbst entgegenbrachte, sehr enttäuscht. Jedoch war es möglich, durch Emission von Vorzugsaktien für einen Theil des zugelassenen Kapitals und durch ein mit dem Unternehmer Thomas Walker getroffenes Abkommen, wonach sich dieser bereit erklärte, für geleistete Arbeiten einen Theil gewöhnlicher Antheilscheine an Zahlungsstatt anzunehmen, soviel Mittel zusammenzubringen, dass man im Januar 1886 mit dem Bau anfangen konnte.

*) Alle Geldbeträge sind in Mark, unter Zugrundelegung eines Annahmekurses von 1 £ = 20 ℳ, angegeben.

Hiermit war das Unternehmen indessen aus den Fährnissen nicht heraus; wie bei allen grossen Unternehmungen dieser Art wurden sowohl Bauzeit als Kosten erheblich überschritten. Geschäftliche und Geldschwierigkeiten begleiteten die Bauausführung von Anfang bis zu Ende. Schäden durch höhere Gewalt, wie die Ueberfluthung des Thelwallabschnittes durch die abbrechenden Merseyufer, bei der allein 10 Brücken einstürzten oder stark beschädigt wurden, endlich der 1890 erfolgte Tod des Unternehmers Walker brachten die Arbeiten sehr zurück. Nach dem Ableben des Unternehmers hat die Gesellschaft mit den Testamentsvollstreckern, welche die Weiterführung der Arbeiten vor der Erledigung namhafter Ansprüche für ausserordentliche Arbeiten ablehnten, ein Uebereinkommen treffen müssen, durch welches mit schweren Opfern die Streitpunkte beseitigt wurden und auf Grund dessen die Gesellschaft die Arbeiten selbst weiterführte. Die hohen Kostenüberschreitungen führten schliesslich zu neuen Verwickelungen, aus denen man keinen anderen Ausweg sah, als den, die Stadt Manchester, als die Meistinteressirte, um Unterstützung anzugehen, und wer weiss, welche weitere Verzögerungen ohne deren Eintreten noch entstanden wären. Auf die Hilfe des Publikums war nicht mehr zu rechnen, um so weniger, als das Panamaunternehmen seine Schatten bereits weit voraus geworfen hatte. Die Stadt Manchester, unter dem mächtigen Einfluss der Kaufmannschaft, erklärte sich bereit, 60 Millionen Mark vorzuschiessen, wenn das Parlament die Genehmigung dazu ertheilen würde. Diese erfolgte am 28. Juli 1891. Die ursprünglichen Aktionäre hatten für das Darlehen wohl oder übel ein Vorzugsrecht einzuräumen. Das Geldgeschäft führte später wieder zu zeitweiligen Misshelligkeiten mit der Stadt Manchester, deren Kredit noch für weitere 40 Millionen in Anspruch genommen werden musste. Wie sehr die wirklichen Kosten über den ersten Anschlag hinausgegangen sind, zeigt folgende Zusammenstellung:

	zugelassen ℳ	darauf eingezahlt ℳ
Gesetz von 1885: Gewöhnliche Aktien	80 000 000	80 000 000
Vorzugsaktien . . .	80 000 000	80 000 000
Gesetze von 1885 und 1886: Erste 4 % Schuldverschreibungen .	36 240 000	{ 27 180 000 3 392 000
Gesetz von 1890: Zweite 4 % Schuldverschreibungen .	12 000 000	4 608 000
Gesetz von 1891: Neue 4½ % Schuldverschreibungen .	60 000 000	60 000 000
Gesetz von 1893: desgleichen	40 000 000	40 000 000
zusammen	308 240 000	295 180 000

Somit hat das Unternehmen fast das Doppelte dessen gekostet, was im ersten Anschlag vorgesehen war, für die Aktionäre eine wenig erbauliche Wahrnehmung. Zu bemerken ist, dass die Kosten den Erwerbspreis für den Bridgewaterkanal und die Mersey- und Irwellschifffahrt, welche von dem neuen Kanalunternehmen aufgekauft worden sind, mit enhält. Diese Kosten belaufen sich auf 34 220 000 ℳ.

(Schluss folgt.)

Staatsbahnen und Privatbahnen

sind in Nr. 90 S. 849 d. Ztg. in Bezug auf die Sparsamkeit der Verwaltung verglichen worden und zwar nach Maassgabe der für 1 km Betriebslänge aufgewendeten Zahl der Bahnbediensteten. Nach Vorführung des einschlägigen statistischen Materials meint der Verfasser, diese Zusammenstellung gebe den „zahlenmässigen Beweis", dass der Staat etwa doppelt so theuer wirthschafte als die Privatbahnen. Zwar wird nachträglich durch Zahlen belegt, dass dafür auch die von den Staatsbahnen transportirte Menge von Gütern und Personen etwa doppelt so hoch für 1 km Betriebslänge ist, als auf den Privatbahnen.

Der „zahlenmässige Beweis" des Verfassers wird somit von ihm selbst „zahlenmässig" vollständig wieder aufgehoben. Trotzdem nimmt derselbe seine Behauptung, dass der Staat doppelt so theuer wirthschafte als die Privatbahnen, nicht zurück, sondern schliesst, um seinen Standpunkt zu retten,

mit dem Satze: „Nach allgemeinen Grundsätzen wäre es jedoch falsch, anzunehmen, dass der doppelte Verkehr das doppelte Personal bedinge.“

Wir bitten den Verfasser, sich das Schlussbild aus dem von ihm selbst gegebenen Zahlenmaterial anzusehen:

Auf 1 km Betriebslänge beträgt:

	bei den Staatsbahnen	bei den Privatbahnen
die Anzahl der Bediensteten	8,51	4,76
„ Menge der beförderten Güter in Tonnenkilometern	570 189	247 021
„ Anzahl der beförderten Personen	285 243	169 750

Demnach wird 1 Bediensteter für 1 km gebraucht:

	bei den Staatsbahnen (in runden Zahlen)	bei den Privatbahnen (in runden Zahlen)
zur Beförderung einer Gütermenge in Tonnenkilometern von	67 000	52 000
„ Beförderung einer Personenzahl von	33 500	35 700

Jeder Kommentar hierzu ist überflüssig. G.

Wir haben dem Herrn Verfasser des fraglichen in Nr. 90 abgedruckten Aufsatzes die vorstehende Entgegnung vor deren Abdruck vorgelegt, da es uns nach den sonstigen Ausführungen desselben scheinen wollte, als ob der Streit in der Hauptsache auf einem Missverständniss des doppelsinnigen Ausdrucks „theuer“ beruhe.

Derselbe erwidert folgendes:

Einen Vergleich in Bezug auf die Sparsamkeit der Verwaltungen von Staats- und Privatbahnen zu ziehen, ist in dem Aufsatz in Nr. 90 in keiner Weise beabsichtigt gewesen.[1])

Wie aus dem Aufsatz hervorgeht habe ich zunächst untersucht in welcher Weise die Bahnen vertheilt sind. Ich habe nachgewiesen, dass weitaus der grösste Theil aller normalspurigen und somit der Hauptbahnen unter Staatsverwaltung steht und ergibt sich hieraus von vornherein, dass ein allgemeiner Vergleich mit zuverlässigen Resultaten zwischen den in Staats- und Privatverwaltung stehenden Bahnen überhaupt nicht gezogen werden kann. Eine Untersuchung über die Sparsamkeit der Verwaltung insbesondere könnte nur bei Bahnen mit gleichartigen Verhältnissen erfolgen.

Sodann habe ich nachgewiesen, welche Macht für den Eisenbahnunternehmer in dem Besitze der Anlagekapitalien liegt; demnächst welche Anzahl von Menschen von dem Unternehmer abhängig sind. Bei den statistischen Nachweisungen hat sich das Resultat ergeben, welches ich auf S. 851 als „interessant“ noch besonders hervorgehoben habe.

Die Thatsache, dass der Staat mit 10 134 ℳ für 1 km gegenüber den Privatbahnen mit 5 138 ℳ doppelt so grosse Kosten hat und die doppelte Zahl von Personen für 1 km bedarf, ist unanfechtbar. Die Gründe, aus welchen sich diese Thatsache ergibt, aufzusuchen, habe ich in dem fraglichen Aufsatz weder beabsichtigt, noch beabsichtige es heute, da ich einen derartigen exakten Vergleich nur an Hand von Details für möglich erachte.

Die Gründe, welche die Kosten der Eisenbahnwirthschaft beeinflussen, sind derartig mannigfaltig, dass nur eine genaue Untersuchung von Fall zu Fall in der Lage wäre festzustellen, wodurch eine theurere Wirthschaft veranlasst wird. Insbesondere wäre jedenfalls hierbei die Intensität des Verkehrs zu berücksichtigen. Dass der stärkere Verkehr die Verwendung einer grösseren Zahl von Bediensteten nothwendig macht, ist m. E. für Fachleute so klar, dass es einer besonderen Hervorhebung in einem Fachblatte eigentlich nicht bedurft hätte. Sichere Schlüsse auf die Sparsamkeit der Staats- und Privatbahnverwaltung können aber selbstverständlich hieraus nicht gezogen werden.

Jedenfalls ist es mir nicht eingefallen, an irgend einer Stelle zu behaupten, dass der Private sparsamer wirthschafte als der Staat.

Dass ich selbst nicht der Ansicht bin, dass Mangel an Sparsamkeit die Ursache der theureren Staatswirthschaft sei, geht unbestreitbar aus meinen weiteren eben erwähnten Ausführungen hervor, dass der Personen- und Güterverkehr bei den im Besitze des Staats befindlichen Bahnen doppelt so gross ist, als bei Privatbahnen.

Die Ausführungen des Herrn Einsenders sind auf eine Verwechselung der Begriffe „theuer“ und „Mangel an Sparsamkeit“ zurückzuführen.[2])

Nach der obenstehenden Berechnung des Herrn G. braucht übrigens die Staatsbahnverwaltung erheblich weniger Personal zur Bewältigung des Verkehrs auf den Staatsbahnen, als die Privatbahnen auf ihrem Bahnnetz.

Vollkommen zutreffend wird in einer uns soeben zugehenden weiteren Entgegnung u. a. bemerkt: Die Folgerung des Herrn W.: der Staat wirthschafte doppelt so theuer als der Private, lediglich weil er auf 1 km Bahn die doppelte Anzahl Personen nöthig habe, ist nicht zulässig, denn die Frage darf nicht gestellt werden: „wie viel Personen braucht man auf 1 km Bahn?“ sondern: „welche Arbeitsleistung entfällt auf den Kopf des Personals?“

Schliesslich bemerken wir noch, dass in dem in Nr. 90 enthaltenen Aufsatz die Anlagekapitalien

der Reichseisenbahnen mit 481 835 235 ℳ
„ Militäreisenbahn „ 3 663 291 „

vom Verfasser versehentlich weggelassen sind. Die Summe aller Staatsbahnkapitalien ist richtig angegeben.

Die Redaktion.

[1]) Wir haben nach den weiteren Ausführungen des Herrn Verfassers in Nr. 90 hieran nicht gezweifelt und daher kein Bedenken gehabt, dessen Aufsatz aufzunehmen, welcher ja dafür, dass die Staatsbahnverwaltung weniger sparsam wirthschaftete als die Privatbahnen, nicht den geringsten Anhalt oder gar Nachweis enthält. Die Redaktion.

[2]) Um jedes Missverständniss auszuschliessen, wäre es u. E. doch wünschenswerth gewesen, wenn der Herr Verfasser sich in seinem Aufsatz deutlicher darüber ausgesprochen hätte, was es mit seiner „interessanten“ Notiz, dass die Staatsbahnen theurer wirthschafteten als die Privatbahnen, für eine Bewandtniss hat.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4099 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend den IV. Nachtrag zu den technischen Vereinbarungen (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 4180 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 13. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Ausdehnung der Oesterreichischen Unfallversicherung auf die Eisenbahnbediensteten.

Die Regierungsvorlage über die Ausdehnung der obligatorischen Unfallversicherung auf die im Betriebe verwendeten Eisenbahnbediensteten wurde nach mehrtägiger Debattirung vom Abgeordnetenhause angenommen. Diese Bediensteten waren bisher nur durch das Unfallgesetz, und zwar ganz unzureichend, geschützt, weil sie, wenn eine Einigung über das Maass der Entschädigung bei einem Bahnunfalle mit der betreffenden Bahnverwaltung nicht zustande kam, gegen dieselbe einen langwierigen und mitunter auch deshalb vergeblichen Prozess führen mussten, weil die Bahn in vielen Fällen ihr Nichtverschulden am Unfalle beweisen konnte. Nach dieser voraussichtlich auch vom Herrenhause angenommenen und daher bald Gesetzeskraft erlangenden Vorlage wird der verunglückte Bahnbedienstete, bezw. dessen Hinterbliebene, unter

allen Umständen 60 % seines Jahresverdienstes ohne jeden Prozess erhalten. Die von mehreren Abgeordneten beantragte Erhöhung auf 100 %, d. i. den ganzen Jahresbezug, fand auch seitens der Regierung deshalb einen Widerstand, weil alle Arbeiter in den anderweitigen Betrieben nach dem Unfallversicherungs-Gesetze nur mit 60 % versichert sind und für Eisenbahnbedienstete keine Ausnahme gemacht werden konnte. Dagegen hat sich die Regierung bereit erklärt, die Erhöhung dieser Rente für alle Arbeiter überhaupt in Erwägung zu ziehen. Auch der Antrag, dass neben dieser Versicherung das Eisenbahn-Unfallgesetz insofern noch für Bahnbedienstete in Kraft zu bleiben hätte, als sie auch nach letzterem berechtigt sein sollen, eine höhere Entschädigung zu verlangen, wurde abgelehnt. Wenn die Bahnverwaltungen für ihre Arbeiter die Versicherungsprämie ganz oder zum weitaus überwiegenden Theile (bis 90 %) zahlen, dann ist es ungerecht, von ihnen eine zweite Leistung aus demselben Titel zu fordern, Zwangsversicherung und Haftpflicht können nicht nebeneinander bestehen.

Den diesfallsigen Ausführungen des Regierungsvertreters, Hofrath Dr. Hardt im Handelsministerium, entnehmen wir folgende interessante Momente:

Es handelt sich bei diesem Gesetze um beiläufig 140 000 Bedienstete. Bei den diesbezüglichen Besprechungen haben die Eisenbahnverwaltungen den begreiflichen Wunsch ausgedrückt, dass sie, im Falle die freiwillige Unfallversicherung zustande kommt, von den Lasten, die ihnen durch das Haftpflichtgesetz auferlegt werden, befreit würden. Sie haben ein Statut ausgearbeitet und in Vorlage gebracht; es wurde jedoch eine obligatorische Versicherung aller Eisenbahnbediensteten angeregt und nach eingehenden Berathungen zur Annahme empfohlen. Es soll die Unfallversicherung alle Streitigkeiten zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer bezüglich der Erlangung des Ersatzanspruches beseitigen. Auch in gefährlicheren Betrieben als bei der Eisenbahn, in Dynamitfabriken z. B., haben die Arbeiter keine andere Entschädigung zu gewärtigen, als ihnen nach Maassgabe des Unfallversicherungs-Gesetzes zusteht. Warum sollen ganz ausschliesslich die Eisenbahnen zu einer höheren Ersatzleistung verhalten werden? Das Haftpflichtgesetz erstreckt sich bei uns allerdings nur auf die Eisenbahnen, in Deutschland aber erstreckt es sich auch auf Bergwerke, Steinbrüche, Fabriken usw., und hier wurde mit der Einführung des Unfallversicherungs-Gesetzes gleichzeitig das Haftpflichtgesetz aus der Welt geschafft.

Die Vortheile der obligatorischen Versicherung der Eisenbahnbediensteten seien vor allem in der Ausdehnung der Versicherung auf ganze Kategorien von Eisenbahnbediensteten gelegen, die bisher gar nicht oder ganz unzureichend gedeckt erscheinen. Auch haben die Eisenbahnen die Absicht, sobald das Gesetz zur Durchführung gelange, auch das anderweitige Personal, welches nicht unmittelbar im Betriebe stehe, also das Administrativpersonal, der Versicherung zuzuführen, wodurch erst die Versicherung des Gesammtpersonals der Eisenbahnen erreicht würde.

Es handelt sich nicht um den einzelnen Arbeiter, für welchen in gewissen, äusserst seltenen Fällen das neue Gesetz weniger bieten könnte, es handelt sich vielmehr um die Gesammtheit der Arbeiter, für welche ein wesentlicher Vortheil erwächst, wenn sie der Unfallversicherung unterworfen werden.

Der Regierungsvertreter verweist auf den Unfall, der sich in einer Station der Graz-Köflacher Bahn ereignete. Der Betreffende habe einen Selbstmord auf der Lokomotive unternommen. Auf Grund des Haftpflichtgesetzes bekommen die Hinterbliebenen nichts, auf Grund des Unfallversicherungs-Gesetzes würden sie ihren Antheil bekommen. Zum Beweise der Schwierigkeiten, die mit der richterlichen Entscheidung verbunden sind, führt der Regierungsvertreter folgenden Fall an: Ein Zug hält in einer Station. Der Postkondukteur, der mitten in der Arbeit begriffen ist, setzt dieselbe fort. Aber plötzlich wird der Zug verschoben, der Kondukteur kommt aus dem Gleichgewicht und verunglückt. Das Gericht entschied, dass der Postkondukteur die Vorschriften hinsichtlich des Verschubes genau kennen müsse, er trage also ein Verschulden und habe keinen Ersatzanspruch. Wird er der Unfallversicherung unterworfen, so bekommt er seine zweifellos sichere Rente. Der grossen Mehrheit wird also das Gesetz zum Vortheil gereichen. Was den einzelnen Fall betrifft, so kann der einzelne doch von vornherein keinen bestimmten Ersatzanspruch stellen, er weiss doch nicht, wie und ob er verunglücken werde.

Weitere Eisenbahnverhandlungen im Oesterreichischen Abgeordnetenhause.

Im Plenum desselben wurden die Regierungsvorlagen über die Ybbsthalbahn (Nr. 96 S. 910 d. Ztg.) und die Bahn Halics-Tarnopol (ebendort) ohne jede Debatte, dagegen über die Valsuganabahn nach eingehender Debattirung angenommen. Ueber die bei dieser Vorlage, insbesondere die Triester Eisenbahnfrage betreffenden Debatten, berichten wir des beschränkten Raumes wegen in der nächsten Korrespondenz. Ebenso müssen wir die weiteren Verhandlungen des Eisenbahnausschusses noch nachtragen.

Ertheilung von Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt bezw. verlängert und zwar:

a) den Stadtgemeinden Luditz, Theusing und Petschau für eine normalspurige Lokalbahn von Luditz im Anschlusse an die projektirte Lokalbahn Pladen-Luditz-Buchau nach Petschau auf die Dauer von 6 Monaten;

b) dem Verwaltungsrathe der Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft in Wien für eine in Oberdöbling an die Linien der Wiener Tramway anschliessende Strassenbahn zu einer neu zu errichtenden Station der auf den Kahlenberg führenden Zahnradbahn auf die Dauer eines Jahres; endlich

c) die dem Johann Kraus, Bürgermeister in Friedland, und Konsorten ertheilte Bewilligung für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Friedland der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bis zur Reichsgrenze auf weitere 6 Monate.

Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement.

In der letzten Session des Staatseisenbahnraths ist die Abhaltung einer Enquête über jene Wünsche und Beschwerden angeregt worden, welche in Ansehung des Eisenbahn-Betriebsreglements erhoben worden sind und von Seite der Regierung ist zugesagt worden, dass dieser Anregung Folge gegeben werden wird. Den Handelskammern und Eisenbahnverwaltungen ist nun ein Erlass des Handelsministeriums zugegangen, in welchem dieselben eingeladen werden, Delegirte zu der bis Ende Januar 1894 in Aussicht genommenen Enquête zu designiren. Es wird in dem Erlasse hervorgehoben, dass sich die Verhandlungen der Enquête lediglich auf die bekannten 52 Beschwerdepunkte zu beschränken haben und dass aus der Diskussion alle Fragen ausgeschlossen sein werden, welche die internationalen Vereinbarungen über das Betriebsreglement betreffen. Da schon im Staatseisenbahnrath anerkannt wurde, dass eine Berathung in einem zu weiten Kreise grössere Schwierigkeiten bereiten würde, so musste von einer speziellen Vertretung jeder Handelskammer und Eisenbahnverwaltung Umgang genommen werden. Das Handelsministerium hat sich dahin entschieden, dass den Handelskammern 8, den Eisenbahnverwaltungen 6 Delegirte in der Enquête zugestanden werden. Der Erlass ladet die Handelskammern ein, über die Zusammenlegung der Kammerbezirke sich zu verständigen und wurde unter einem die Wiener Handelskammer angegangen, diesbezüglich das Erforderliche zu veranlassen. Was die Eisenbahnen anbelangt, so wird es Sache der Direktorenkonferenz sein, über die in die Enquête zu entsendenden Delegirten schlüssig zu werden. Ausserdem wurden den Landwirthschaftsgesellschaften 2, den übrigen wirthschaftlichen Korporationen gleichfalls 2 und dem Verbande der Lokalbahnen 1 Vertreter zugestanden. Selbstverständlich werden auch die betheiligten Ministerien in der Enquête vertreten sein.

Petition gegen die einjährige Verjährungsfrist.

Der Verein „Kommunikation“ überreichte dem Handelsminister und dem Sektionschef Ritter Dr. von Wittek ein Gesuch, worin um schleunige Beseitigung der Bestimmungen des § 61, Abs. 4 (identisch mit § 50, Abs. 4 des Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen) des internen Betriebsreglements, betreffend die einjährige Verjährungsfrist, und zwar noch vor dem 31. d. Mts. gebeten wurde. Beide versicherten, dieser Angelegenheit ihr reges Interesse zuzuwenden und äusserten sich dahin, dass das Handelsministerium jedenfalls darauf Bedacht nehmen werde, den berechtigten Anforderungen des verfrachtenden Publikums in Ansehung der Verjährungsfrist des § 61, Abs. 4 des Betriebsreglements insoweit Genüge zu leisten, als dies ohne Ueberschreitung der Machtvollkommenheit des Handelsministeriums geschehen könne (siehe weiter unten).

Der Oesterreichische Handelsminister über die Lieferungen von Eisenbahnmaterial.

Die Oesterreichischen Staatsbahnen haben nach einem im vorigen Jahre missglückten Versuche, den Bedarf an Radreifen im Inlande zu decken, vor kurzem das Erforderniss an Radreifen für Schnellzug- und Personenzuglokomotiven im Jahre 1894 bei einem Deutschen Eisenwerke bestellt und vom Handelsminister die Bestätigung des Lieferungsvertrags erbeten. Derselbe hat die beantragte Lieferungsvergebung genehmigt und der Entscheidung folgende Bemerkung beigefügt: „Angesichts des Umstands, dass einzelne Materialien gegen-

wärtig noch von ausländischen Werken bezogen werden, lade ich die Generaldirektion ein, die in Betracht kommenden inländischen Unternehmungen zu ermuntern, die Versuche wegen gleichwerthiger Herstellung dieser Materialien fortzusetzen, damit die Staatsbahnverwaltung in die Lage komme, ihren Bedarf auch im Inlande zu decken."

Elektrische Beleuchtung der Eisenbahnwagen.

Ueber deren Einführung hat die K. K. Generalinspektion einen Erlass gerichtet, aus dem folgendes hervorzuheben ist: „Die jüngst in Limito nächst Mailand stattgehabte Eisenbahnkatastrophe, bei welcher gleichfalls als Folge eines solchen Vorkommnisses eine grosse Anzahl Reisender den Tod in den Flammen fand, weist neuerlich auf die unleugbaren Vorzüge hin, welche mit der elektrischen Beleuchtung der Personenwagen gegenüber der Gasbeleuchtung in derlei Unglücksfällen beim Eisenbahnbetriebe verbunden sind. Dass eine umfassendere Anwendung der Elektrizität zu dem gedachten Zwecke noch nicht platzgreifen konnte, dürfte wohl hauptsächlich darauf zurückzuführen sein, weil diesbezügliche Versuche bisher nur ganz vereinzelt vorgenommen wurden. Angesichts der mit einer möglichst baldigen und allgemeinen Einführung der elektrischen Wagenbeleuchtung verbundenen Erhöhung der persönlichen Sicherheit des reisenden Publikums, sowie auch im Hinblick auf die demselben durch diese Einrichtung gebotene Annehmlichkeit wird die Verwaltung dringendst eingeladen, einschlägige Versuche durch Einführung der elektrischen Beleuchtung von Probezügen ehestens vorzunehmen.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Oktober d. J.

Zu der mit Ende September d. J. ausgewiesenen Zahl von 390,62 Eisenbahnbaukm sind durch den Beginn des Baues der schmalspurigen Lokalbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) der Steiermärkischen Landesbahnen 76,2 km; durch den Beginn des Baues des Kamnitzthalflügels Morchenstern-Josefsthal der Lokalbahn Gablonz-Reichenberg 6,8 km und durch jenen der Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz 0,34 km zugewachsen. (Fertiggestellt und dem Verkehre übergeben wurden die in nachstehender Notiz aufgeführten Bahnen.) Es verbliehen mit Schluss des Monats Oktober 373,26 Eisenbahnkm in Bauausführung, wovon 96,0 km auf Staatsbahnen und 277,26 km auf Privatbahnen entfallen. Die Vollendung in nächster Zeit ist zu gewärtigen bei der Lokalbahn Kapfenberg-Seebach-Au (wurde mittlerweile eröffnet) der Steiermärkischen Landesbahnen und die Verlängerung der Flügelbahn Chrast-Radnitz der Böhmischen Westbahn bis zur Stadt Radnitz (ebenfalls bereits dem Verkehre übergeben). Die Zahl der im Monate Oktober beim Bahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat sich trotz der vorgeschrittenen Jahreszeit nur um wenige verringert und beträgt 15 773 gegen 16 403 im Vormonate.

Bahneröffnungen in Oesterreich-Ungarn im Monate Oktober d. J.

In jenem Monate wurden nachstehende Eisenbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben: am 14. Oktober die 18,627 km lange Theilstrecke Wels-Kremsmünster-Stift der Lokalbahn Wels-Unterrohr; am 15. Oktober die 32,671 km lange Lokalbahn Strakonitz-Winterberg und die 27,424 km lange Lokalbahn Wodnian-Prachatitz. Den Betrieb dieser Linien besorgt die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen; am 22. Oktober die 34,4 km lange Lokalbahn Szentes-Hod-Mezö-Vasarhely; am 24 Oktober die 59,3 km lange Lokalbahn Balaton-Szt. György-Somogy-Szobb, beide Lokalbahnen stehen im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen; am 26. Oktober die 15,351 km lange Lokalbahn Castalowitz-Reichenau a/K.-Solnitz deren Betrieb die Oesterreichische Nordwestbahn besorgt.

Neue Bahneröffnungen.

1. Am 29. November d. J. wurde die 12,08 km lange Lokalbahn Hidegkut-Tamasi mit der Endstation Tamasi-Miklovar, sowie mit den nur für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr eingerichteten, Haltestellen Majsa und Adorjan-Major dem öffentlichen Betrieb übergeben. Derselbe wird von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen bezw. deren Betriebsleitung in Agram geführt.

2 Am 2 d Mts. wurde die 48,368 km lange Theilstrecke Essek-Nasice der Slavonischen Lokalbahn mit den Stationen Josipovac (7,85 km), Bizovac 19,12 km), Koska (32,60 km), sowie mit der Lade- und Haltestelle Breznica (41,17 km) und der Endstation Nasice (48,36 km) dem öffentlichen Verkehre übergeben. Der Betrieb wird von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen bezw. deren Betriebsleitung der südlichen Linie Budapest-Fiume in Budapest geführt.

3. Am 8 d. Mts. wurde die 22,9 km lange schmalspurige Steiermärkische Landesbahn Kapfenberg-Seebach-Au mit den Stationen Kapfenberg, Thörl, Aflende, Seebach-Turnau, Au-Seewiesen und mit den Haltestellen Winkel, Hansenhütte, Margarethenhütte, Wappensteinkammer, Hinterberg dem öffentlichen Verkehre übergeben Die Anlagekosten der Bahn stellen sich einschliesslich der Kosten des Fahrparkes, der Einrichtung und Ausrüstung der Bahn, der Interkalarzinsen und Geldbeschaffungskosten auf rund 700 000 fl. oder für 1 km auf 23 500 fl. und wurden durch Ausgabe von Obligationen des Steiermärkischen Landes-Eisenbahnanlehens beschafft. Die Betriebsführung wird nach der neuen, vom Steiermärkischen Landes-Eisenbahnamte mit Genehmigung des Handelsministeriums eingeführten, vereinfachten Weise besorgt, welche sich auf den bereits eröffneten Linien Wieselsdorf-Stainz und Pöltschach-Gonobitz vollkommen bewährte. Es fungirt dabei zwar die Südbahn als betriebsführende Verwaltung, wobei jedoch das Betriebspersonal, mit Ausschluss jenes der Anschlussstation Kapfenberg, Personal der Steiermärkischen Landesbahnen ist.

Betriebseinnahmen im Monate Oktober d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 11 815 301 Personen und 11 246 100 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 31 275 015 fl. erzielt (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 22 003 681 fl., auf die Ungarischen 9 271 335 fl.), d. i. für 1 km 1 108 fl. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 11 173 264 Personen und 10 572 642 t Güter 29 551 697 fl. oder für 1 km 1 060 fl.; es ergibt sich für den Monat Oktober d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 4,5 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 10 Monaten dieses Jahres erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 266 609 092 fl. (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 185 476 305 fl., auf die Ungarischen 81 133 687 fl.), in dem gleichen Zeitabschnitte des Vorjahres auf 252 524 747 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für den eben genannten Zeitabschnitt des laufenden Jahres 28 052 km, für den gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres dagegen 27 786 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km für die Betriebszeit Januar-Oktober 1893 auf 9 504 fl. gegen 9 088 fl. im Vorjahre, d. i. um 416 fl. günstiger oder, auf das Jahr gerechnet, für 1893 auf 11 405 fl. gegen 10 906 fl. im Vorjahre, d. i. um 499 fl., mithin um 4,6 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 10 Monate 1893 für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses hatten von den im „Verordn.-Bl. für Eisenb. und Schifff." veröffentlichten 131 Bahnen die nachstehenden die höchsten Einnahmen: die Wiener Verbindungsbahn mit 85 693 fl., die Aussig-Teplitzer Bahn mit 55 896 fl., die Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) mit 32 441 fl., die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) mit 29 570 fl., die Kahlenbergbahn (Dampftramway Wien-Nussdorf) mit 24 719 fl. und die Südbahn (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) mit 23 807 fl.

Beschluss der Eisenbahndirektoren-Konferenz über die Verjährungsfrist.

Die am 4. d. Mts in Wien abgehaltene ausserordentliche gemeinschaftliche Direktorenkonferenz der Oesterreichischen, Ungarischen und Bosnisch-Herzegowinischen Eisenbahnen hat bezüglich der Behandlung von Frachterstattungsansuchen, bei welchen im Zuge der administrativen Behandlung die Verjährung eintritt, folgenden von dem Vertreter der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Hofrath Jeitteles, gestellten Antrag einhellig angenommen: „Die in der heutigen Direktorenkonferenz vertretenen Bahnverwaltungen können nicht voraussetzen, dass von den Parteien bei den Bahnen rechtzeitig angebrachte, gehörig instruirte Portoreklamationen, welche von den letzteren als sachlich gerechtfertigt anerkannt wurden, lediglich wegen des während des Prüfungsverfahrens etwa eingetretenen Ablaufes der Verjährungsfrist abgewiesen werden würden. Andererseits sind aber jene Bahnverwaltungen durchaus nicht in der Lage, irgend welche Erklärungen abzugeben, welche sie hindern würden, gegenüber sachlich nicht gerechtfertigten Reklamationsansprüchen irgend ein ihnen zustehendes Rechtsmittel anzuwenden. Wenn einzelne Parteien die von ihnen zur Instruirung von Portoreklamationen vorgelegten Beilagen zurückverlangen, so ist diesem Ansuchen thunlichst rasch zu entsprechen. Wenn hierbei im einzelnen Falle nicht gleichzeitig die meritorische Erledigung der Reklamation erfolgen kann, so ist zutreffendenfalls darauf hinzuweisen, dass die Angelegenheit infolge der von der Partei erfolgten Zurückziehung der Beilagen nicht weiter behandelt werden könne."

Weitere Vergebung von Bauarbeiten für die Wiener Stadtbahn.

Laut Kundmachung der „Wiener Zeitung" gelangt die Ausführung von Unterbauarbeiten im Bauloose 7 (XIX. Bezirk) der Gürtel- und Vorortelinie der Wiener Stadtbahn zur Ausschreibung. Offerten werden bis längstens den 28. d. Mts.

bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen entgegengenommen, welche den Bau auf Rechnung der Kommission für die Verkehrsanlagen in Wien durchführt. Bedingnisse und sonstige Behelfe können bei der genannten K. K. Generaldirektion und bei der K. K. Bauleitung, Sektion Donaustadtlinie, eingesehen werden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das wahnwitzige Attentat in der Französischen Deputirtenkammer hatte die Börse in Aufregung versetzt, doch wurde sie bald durch die Nachrichten über den weiteren Verlauf beruhigt. Dazu trugen auch die Goldverschiffungen aus Amerika, wovon auch ein Theil nach Oesterreich gelangt und die Berufung Crispi's, von welchem die Ordnung der Italienischen Finanzen erhofft wird, wesentlich bei. Die Erklärung des Oesterreichischen Handelsministers in der Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen „dass es mit den Arbeiten vorwärts gehen müsse" und die steigenden Einnahmen unserer Eisenbahnen beeinflussten nur zum Theile deren Werthentwickelung. Allen voran schritt die Südbahn (107), welche heuer die höchsten Einnahmen seit ihrem Bestande hat und durch das allmähliche Sinken des Goldagios sehr gewinnt. Ihr folgten Aussig-Teplitzer Bahn (1825), Buschtêhrader Bahn (lit. A 1138, lit. B 453) und Böhmische Westbahn (221) deren Abmachungen mit den Vertretern der Regierung sämmtlich von dieser genehmigt wurden. Zur vorwöchentlichen Notiz erhielten sich Nordbahn (2880) und Nordwestbahn (215,50); infolge von Realisirungen schwächten sich Staatsbahn (309,25) und Elbethalbahn (240) ab. Von den am 1. d. Mts. fällig gewordenen Kupons und Kapitalsrückzahlungen von zusammen 16,2 Millionen Gulden dürfte wohl ein grosser Theil der Börse zufliessen.

Aus Württemberg.

Erleichterungen im Personenverkehr.

(L. II.). Die Württembergische Staatsbahn bringt vom 15. d. Mts. ab zwei neue Arten von Fahrkarten zur Ausgabe, durch welche eine wesentliche Erleichterung des Personenverkehrs in Absicht auf die Bequemlichkeit der Reisenden beim Lösen der Fahrkarten, auf die Benutzung der Züge und auf den Fahrpreis herbeigeführt wird.

Die eine Art sind Karten, die den Inhaber berechtigen, während des Zeitraums von 15 Tagen vom Tage der Ausstellung an gerechnet, sämmtliche Strecken der Württembergischen Staatsbahn mit allen fahrplanmässigen Zügen (mit Schnellzügen ohne Entrichtung eines besonderen Zuschlags) in beliebiger Richtung und beliebig oft zu befahren. Der Preis dieser Karten, die mit der Unterschrift und der Photographie des Inhabers zu versehen sind, ist auf 20 ℳ für die III., 30 ℳ für die II. und 45 ℳ für die I. Wagenklasse festgesetzt. Im Orient-Expresszug sind diese Zeitkarten I. Klasse nur gegen Zuzahlung des für diesen Zug vorgeschriebenen Zuschlags benutzbar. Für Kinder wird eine besondere Ermässigung nicht gewährt. Die Karten sind bei den Fahrkartenstellen der grösseren Stationen auf mindestens eine Stunde zuvor gemachte Bestellung erhältlich, bei anderen Stationen soll die Bestellung spätestens 24 Stunden vor der beabsichtigten Benutzung erfolgen. Der Vortheil dieser Karten für den Reisenden liegt, abgesehen von der günstigen Preisbestimmung, insbesondere darin, dass das Lösen von Zuschlags- und Umwegskarten, die Abstempelung der Karten bei Unterbrechung der Fahrt usw. wegfällt.

Die zweite Art besteht in Fahrscheinbüchern für 30 Fahrten innerhalb eines Jahres zwischen zwei bestimmten Stationen. Die Ausgabe erfolgt für die I., II. oder III. Wagenklasse der gewöhnlichen Personenzüge oder der Schnellzüge. Die Benutzung der Fahrscheinbücher der I. Schnellzugklasse ist auch im Orient-Expresszug gegen Entrichtung des für diesen Zug vorgesehenen Zuschlags gestattet. Die einjährige Gültigkeitsdauer wird vom Tage der Ausstellung an gerechnet. Diese kann an jedem beliebigen Tage erfolgen. Das Ende der Gültigkeit wird auf dem Fahrscheinbuch vermerkt. Es wird eine Ermässigung von einem Drittel an dem 30fachen Betrage des Preises einer einfachen Fahrkarte für die betreffende Strecke, Wagenklasse und Zuggattung gewährt. Für Kinder werden Fahrscheinbücher zum halben Preise ausgegeben. Fahrscheinbücher können bei jeder Station gegen Erlegung einer Druckgebühr von 60 ₰ für das Stück bestellt werden; bei Bezahlung des Preises für das Fahrscheinbuch wird diese Druckgebühr zurückvergütet, sie verfällt aber bei Nichtabnahme eines bestellten Buches. Soweit gedruckte Fahrscheinbücher aufliegen, erfolgt die Abgabe durch die Fahrkartenstelle ohne Vorausbestellung, anderenfalls spätestens innerhalb 5 Tagen nach der Bestellung. Das Fahrscheinbuch enthält 30 einzelne Fahrscheine, welche auf der darauf bezeichneten Bahnstrecke in beliebiger Richtung benutzt werden können. Bei der Empfangnahme und jedenfalls vor Ausführung der ersten Fahrt ist das Fahrscheinbuch von dem Besteller (Abonnenten) mit seiner Namensunterschrift zu versehen.

Die Fahrscheinbücher sind benutzbar für die darauf angegebene Person, für deren Familienangehörige, die mit ihr in häuslicher Gemeinschaft zusammenlebenden sonstigen Personen, die Dienstboten und das Geschäftspersonal und zwar sowohl in Begleitung des Abonnenten, als ohne dessen Begleitung. Mehrere auf ein Fahrscheinbuch reisende Personen müssen in einem und demselben Wagen und thunlichst auch in der gleichen Wagenabtheilung Platz nehmen. Einzelne Fahrscheine ohne den Umschlag sind ungültig, ebenso sind von dem Reisenden selbst abgetrennte Fahrscheine ungültig, auch wenn das Buch mit vorgezeigt wird.

Die Württembergische Staatseisenbahn-Verwaltung ist die erste Deutsche Eisenbahnverwaltung, welche Karten für das ganze Bahnnetz mit so niedrigem Preise ausgibt.

Aus Italien.

Bauten und Entwürfe.

Valsuganabahn. Provinzausschuss, Gemeindeverwaltung und Handelskammer zu Venedig haben Schritte bei dem Ministerium in dem Sinne gethan, dass unter den ersten Bahnen, welche nach dem neuen Gesetzentwurf in Bau genommen werden, sich auch die Linie Bassano-Oesterreichische Grenze befinden möge, zum Anschluss an die von der Oesterreichischen Regierung zu bauende Linie Primolano-Trient. Mit Ausführung der Vorarbeiten für das Italienische Stück ab Bassano war regierungsseitig die technische Oberleitung für die Bahn Bologna-Verona beauftragt; dieselbe hat Mitte September den endgiltigen Bauentwurf für das erste 15,9 km lange Bauloos und im November den für die zweite und letzte Strecke zur Genehmigung vorgelegt. — In betreff des Oesterreichischen Stückes ab Trient über Villazzano, Povo und Roncegno bis Pergine waren Gerüchte aufgetaucht, als ob einzelne der betheiligten Gemeinden Schwierigkeiten erhoben hätten. Dies wird von verschiedenen Seiten nachdrücklich bestritten und hervorgehoben, dass sowohl die Regierung diesem schwierigen Bahnbau fortdauernd die grösste Aufmerksamkeit schenkt, als auch die in Rede stehenden Gemeinden sich zu namhaften Opfern verpflichtet haben, um die wichtige Verbindung baldmöglichst ins Leben treten zu sehen. (Hinsichtlich der Annahme des Gesetzentwurfs, betr. den Oesterreichischen Theil der Valsuganabahn, siehe Nr. 96 S. 911 und die vorliegende Nummer S. 927 d. Ztg.)

Adriatico-Fermo-Amandola. Der Bürgermeister von Montegiorgio (Provinz Ascoli) hat dem Ministerium eine Denkschrift überreicht, in welcher dem Wunsche von 21 betheiligten Ortschaften Ausdruck gegeben wird, dass der Entwurf bezeichneter Bahn, welcher Ende Juni dem Ministerium vorgelegt worden, zur Annahme gelangen und dass der beabsichtigte Anschluss an die Unterappenninbahn im Norden von Amandola stattfinden möge, unter Weiterführung der Linie nach dem Entwurfe quer durch die Sybillinischen Berge und das Nerathal auf Rom zu.

Parma-Spezia. Die Gemeindeverwaltung von Sarzana hatte bei dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten Schritte gethan, damit die Zweiglinie ab Santo Stefano di Magra nach Sarzana gleichzeitig mit der Hauptlinie Parma-Spezia zur Eröffnung gelange; diesen Schritten hatte der Gemeinderath zu Parma sich angeschlossen.

Gajano-Borgo S. Donnino. Von der regierungsseitigen Baubehörde zu S. Donnino ist der endgültige Bauentwurf vorgelegt; nach demselben beträgt die Länge der Linie 19,6 km und der Kostenvoranschlag 6 570 000 L.

Grumo-Appula-Basento. Die Handelskammer zu Bari ist bei der Regierung dahin vorstellig geworden, dass baldmöglichst mit dem Bau einer Strecke ab Grumo Appula über Matera und Grassano nach Basento vorgegangen werden möge, um eine unmittelbare Verbindung mit Basilicata zu erhalten und auf den Markt von Bari die reichen Erzeugnisse des von der Strecke durchlaufenen Landestheiles heranzuziehen. Die Handelskammer begründet ihren dringenden Antrag (ebenso wie bereits vor längerer Zeit der Provinzialrath zu Bari) mit der berechtigten Klage, dass thatsächlich durch den Lauf der bestehenden Bahnlinien Bari nebst Umgegend von dem Verkehr mit den angrenzenden Landstrichen in der Richtung auf Neapel, Castellamare und Tarent hin geradezu ausgeschlossen werde.

Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo. Für den Bau der Strecke Acqualagna-Pergola wurden im November die Arbeiten loosweise für rund 6 000 000 L. verdungen.

Erba-Bellagio. Der Obere Ausschuss für Eisenbahnen hat die Konzessionsertheilung an die Ingenieure Crespi, Prevosti und Magrini mit einem jährlichen Zuschuss von 1000 L. auf das Kilometer für 35 Jahre empfohlen.

Chieti Bahnhof zur Stadt. Für diese Schmalspurbahn zu 0,75 m Spurweite, deren Konzession mit einer kilometrischen Beihilfe von 3000 L. auf 70 Jahre beantragt ist, hat der Ingenieur de Leonardis den vorgelegten Entwurf ausgearbeitet. Stadt und Provinz Chieti gewähren gemeinschaftlich eine Beihilfe von 16000 L. jährlich auf 70 Jahre. Die Gemeindeverwaltung will, sofern sie nicht einen geeigneten Unterkonzessionar für Bau und Betrieb findet, zunächst den Bau für eigene Rechnung, entweder selbst oder durch einen Unternehmer zur Ausführung bringen lassen.

Maglie-Gagliano-Alezio. In Verbindung mit der bereits genehmigten Linie Francavilla-Ceglie-Martina-Locorotondo mit Abzweigung Ceglie-S. Vito ist seitens des Provinzialausschusses Lecce dem Oberen Rath der öffentlichen Arbeiten der Entwurf für die genannte rund 79 km lange Lokalbahn unterbreitet worden, unter Beantragung eines kilometrischen Zuschusses von 3000 L. auf 70 Jahre. Dieselbe soll vollspurig mit leichtem Rollmaterial zur Ausführung gebracht werden Sie durchzieht ein fruchtbares Gelände mit 140000 Einwohnern; es laufen 58 km geradlinig, der Rest in Krümmungen, andererseits nur 17,6 km waagerecht, das Uebrige in Steigung oder Neigung. An Kunstbauten sind auf der ganzen Linie nur 52 kleine Bauten erforderlich. Die Bahn erhält die 17 Bahnhöfe Maglie, Muro Leccese, Poggiardo Vaste, Spongano Diso, Montesano Miggiano, Tricase Sant'Eufemia, Alessano, Gagliano de Capo, Castrigano Patu, Salve, Presinè Acquaviva, Taurisano, Casarano, Martino, Parabita, Tuglie und Alezio sowie die 4 Haltestellen Senarica, Castiglione d'Otranto, Montesardo und Marciano di Lema. — Der Fahrpark soll sich zusammensetzen aus 8 Zugmaschinen, 33 Personenwagen (8 gemischt I./II., 11 II. und 14 III. Klasse), 8 Gepäck- und 120 Güterwagen (35 geschlossen, 35 Hoch- und 50 niederbordig). Der Kostenvoranschlag beziffert sich auf 5400000 L. d. i. 68372 L. auf das Kilometer, ausserdem 800000 L. für den Wagenpark.

Lokalbahn Casale-Pontestura-Murisengo. Zu Casale wurde von den Vertretern der betheiligten Gemeinden usw. ein Ausschuss für die einleitenden Schritte bezüglich dieser rund 95 km langen Schmalspurbahn zu 0,95 m Spurweite eingesetzt. Einschliesslich Oberbau und Rollmaterial ist ein Kostenpreis von rund 1,5 Millionen Lire veranschlagt.

Sardinische Sekundärbahnen. Ende Oktober fand die landespolizeiliche Abnahme der Strecke Villanova-Tulo statt, welcher baldigst diejenigen der Strecken Gairo-Urassai und Gairo-Jerzu folgen sollten.

Messina-Patti-Cerda. Auf der Strecke Patti-Naso-Capo d'Orlando haben die Belastungs- und Biegeproben der eisernen Brückenbauten mit zufriedenstellendem Erfolge stattgefunden. — Bauloos Tusa-Cefalù ist im Bau nach Verhältniss ziemlich weit vorgeschritten, da es vertragsmässig erst April 1895 vollendet sein muss.

Genua-Ovada-Asti. Am 31. Oktober wurde in hartem Felsen der 6,4 km lange Turchino-Tunnel — zwischen Pozzo di Masone und Campoligure — durchgeschlagen. In den vier Jahren harter Arbeit hat sich ausser dem gemeldeten Felssturz im September, bei welchem leider zwei Arbeiter das Leben verloren, nicht der geringste Unfall ereignet. Der Zeitpunkt zur Fertigstellung dieses grössten Kunstbaues der Linie ist der Juni 1897, und es ist der guten Arbeitseintheilung zu verdanken, dass diese gesetzliche Frist ganz bedeutend abgekürzt werden kann. 1889 im Oktober wurde der Bau des Tunnels für zwei Geleise angeordnet und derselbe sofort in Angriff genommen. Anfangs wurde nur mit Handkraft gebohrt, dann aber im Oktober 1890 auf der Südseite durch Blanchard in Vevey mechanische Bohrung eingerichtet. Letztere förderte in 1125 Tagen 3270 m d. i. auf den Tag 2,90 m, während die Bohrung durch Handbetrieb 3157 m in 3360 Tagen oder einen Tagesdurchschnitt von 0,90 m ergab.

Gallipoli-Hafen. Der Bürgermeister von Gallipoli ist bei den Ministerien der öffentlichen Arbeiten und des Innern dringend dahin vorstellig geworden, den gesetzlich schon seit langen Jahren genehmigten Bau dieser Linie nunmehr endlich beginnen zu lassen, namentlich wo es sich jetzt bei Eintritt des Winters um die Schaffung von Arbeitsgelegenheit für eine grosse Anzahl Fuhrleute handelt, welchen sonst mit dem Fehlen der Arbeit auch die Möglichkeit zum Erwerb des Lebensunterhaltes genommen wird.

Sizilische Bahnen. Auf der Linie Canicatti-Licata, Strecke Favarotta-Licata, hat sich die Wiederherstellung der Ausmauerung des ersten und zweiten Passerellotunnels als erforderlich herausgestellt. Der Kostenvoranschlag beträgt rund 257620 L.

Betrieb.

Mittelmeernetz. 1. Dividende. Der Verwaltungsrath hat als Vorschlag für die Hauptversammlung der Aktieninhaber eine Gesammtverzinsung von 27 L. für das Betriebsjahr 1892/93 aufgestellt, wovon 20 L. durch die beiden Halbjahrszahlungen bereits als abgehoben zu gelten haben. Hierdurch widerlegen sich die in mehreren Tagesblättern aufgetauchten Gerüchte, als müsse diesmal von einer Dividendenzahlung Abstand genommen werden. Die Versammlung, auf den 27. November anberaumt, hat als Tagesordnung wie gewöhnlich: Jahresberichte, Abschlussgenehmigung, Wahl des Verwaltungs- und Aufsichtsrathes.

2. Westinghouse-Bremse. Dieselbe Gesellschaft hat seither die hauptsächlichsten direkten Züge mit dieser Bremsung versehen lassen und eine Unterweisung für das reisende Publikum anschlagen lassen, wie im Falle der Noth zu verfahren ist, um den Zug zum Halten zu bringen. Zu diesem Zwecke befinden sich in jedem Wagenabtheil der betreffenden Züge (die übrigen sind noch mit der Nothleine ausgerüstet) gewöhnlich zwei Büchsen — eine an jeder Seite —, von welcher Ringe behufs etwaiger Handhabung herabhängen. Ein vorkommender Missbrauch ist unter empfindliche Strafe gestellt, bis zu 500 L.

3. Neue Dienstanweisung. Für den Dienst der Heizer und Maschinenführer sind seitens derselben Verwaltung die gleichen Bestimmungen zur Einführung gelangt, welche seit 1891 nach Genehmigung durch das Ministerium bei der Adriaverwaltung in Gebrauch sind und sich bewährt haben.

4. Anderweitige Eintheilung der Baukreise. Die II. Betriebsdirektion (südlich von Rom) ist infolge Einstellung einiger Neubaulinien in den Betrieb in betreff des Bahnerhaltungs- und Bewachungswesens in andere Baukreise eingetheilt worden wie folgt:

Baukreis 12. Rom, mit den Bahnlinien Rom S. Paolo (einschl.) nach Termini und Trastevere; Verbindungslinien ab Rom Tusculano nach R. Portonaccio, R. Prenestina und mit Weiche Mandione; Rom-Albano-Nettuno (Römische Sekundärbahnen); Rom-Roccasecca (einschl.); ab Ciampino nach Segni und nach Frascati; Velletri-Terracina und Roccasecca-Sora. Verwalter des Baukreises: Ingenieur Frz. Tognini.

Baukreis 13. Neapel mit Roccasecca (ohne Bahnhof)-Neapel; Cajanello-Roccaravindola; Sparanise-Gaeta; Neapel zum Hafen; Neapel-Torre Annunciata Hauptbahnhof (einschl.) und von hier zum Hafen; Cancello-Castellamare-Hafen; Castellamare-Gragnano. Verwalter: Ingenieur Dr. Melch. Conti.

Baukreis 14. Avellino (NB. bis zu Ende des laufenden Jahres bleibt der Amtssitz noch in Neapel und siedelt erst mit 1. Januar 1894 nach Avellino über) mit Cancello (ohne Bahnhof)-Avellino-Benevent; Codola-Nocera (ohne); Avellino-Paternopoli; Rocchetta S. A.-Monteverde. Verwalter: Ingenieur Raph. Vigilanti.

Baukreis 15. Salerno mit Torre Annunciata Hauptbahnhof (ohne)-Potenza (ohne); Battipaglia-Pisciotta; Sicignano-Lagonegro. Verwalter: Ingenieur Lor. Garbasino.

Baukreis 16. Tarent mit Potenza (einschl.)-Metaponto; ab Tarent nach Brindisi (ohne) und Sibari (ohne). Verwalter: Ingenieur Joh. Batta Bartini.

Baukreis 17. Cotrone mit Sibari (einschl.)-Catanzaro Küste (ohne); Sibari-Cosenza. Verwalter: Ingenieur D. M. R. Carughi.

Baukreis 18. Reggio mit Catanzaro Küste (einschl.) nach Reggio und nach Catanzaro Sala; ab Reggio zum Hafen und nach Ricadi. Verwalter: Ingenieur Dr. Ant. Ciraolo.

Alessandria-Spinetta. Seit dem 7. November wird die neue Weiche Bormida betrieben, welche für Alessandria den Betriebsdienst wesentlich erleichtert, vermöge ihres einen Abfahrts- und zweier Ankunftsgeleise, deren Benutzung durch ein gutes Blocksystem geregelt ist.

Italien-Ungarn. Mit Eintritt des Winterfahrplans ist auch der vereinbarte Ungarisch-Italienische Gemeinschaftsverkehr für Personen und Gepäck über Ancona-Fiume und Venedig-Fiume ins Leben getreten. Die Fahrscheinhefte sind in beiden Sprachen gedruckt, haben die üblichen Farben (gelb für I., grün für II. und braun für III. Wagenklasse), gelten 15 Tage und berechtigen unter Beobachtung der allgemeinen Vorschriften zu 6 Fahrtunterbrechungen auf Italienischem Boden. Die Steuerabfertigung findet in Fiume bezw. in Venedig und Ancona statt.

Aus Amerika.

St. Domingo.

Die Regierung der Republik St. Domingo bietet den Inhabern der 6 % Anleihe von 1888 und der 6 % Central-Dominikanischen Eisenbahnanleihe von 1890 auf Grund des Gesetzes und Vertrages vom 24. März 1893 die Umwandlung ihrer Schuldverschreibungen unter folgenden Bedingungen an: Beide Anleihen werden unter Umtausch von Schuldverschreibung gegen Schuldverschreibung in eine einheitliche, sichergestellte 4 % Goldanleihe von 2035000 £ Nennwerth umgewandelt; die Schuldverschreibungen lauten über 20 oder 100 £, haben Zinsgenuss vom 1. Juli 1893 ab und sind innerhalb 66 Jahren zu

tilgen. 425 000 £ von dieser Anleihe sind zur Vollendung der Central-Dominikanischen Eisenbahn zu verwenden. Die neue Anleihe wird sichergestellt a) durch den Ertrag der jetzigen und künftigen Zölle der Republik nach Abzug der Staatshaushalts- und Erhebungskosten, b) durch eine erste Hypothek auf den ersten Abschnitt der Central-Dominikanischen Eisenbahn, deren jährliche Reinerträge, Fahrpark und Zubehör. (Die Anfangsstrecke dieser Bahn ist eröffnet, während der Bau der Reststrecke nach einem von der Regierung zu diesem Zwecke geschlossenen Vertrage erfolgen wird.) Bei der Erhebung der zur Sicherstellung der Anleihe überwiesenen Einnahmen haben die Gläubiger ein bestimmtes Aufsichtsrecht. Die rückständigen Zinsen der Anleihen von 1888 und 1890 werden durch Schuldverschreibungen der neuen Anleihe berichtigt.

Mexiko.

In der Botschaft, welche der Präsident der Republik am 16. September d. J. bei Eröffnung des Kongresses verlesen hat, wird bemerkt, dass während der letzten 5 Monate 127 km Eisenbahnen dem Betriebe übergeben worden sind, so dass das Netz der Republik jetzt 11 112 km umfasst. Die eröffneten Neubaulinien vertheilen sich auf die Hidalgobahn, die Eisenbahnen Merida-Peto, Valladolid-Campêche, San Marces-Nauta, Maravatio-Igualo, Isucar de Matamoros-Acapulco, die Mexikanische Internationalbahn, die Minero del Norte Bahn, die Nationalbahn von Tehuantepec und die Bahn Mexiko-Cuernavaca-Pacific. Die Regierung versäumt nichts, um die Fertigstellung der wichtigen Tehuantepec-Eisenbahn zu beschleunigen; 239 km sind davon gebaut und für die übrigen 59 km stehen die festen Betriebsmittel schon bereit. Seit der letzten Botschaft hat die Regierung vier neue Eisenbahnkonzessionen ohne Staatsbeihilfe ertheilt, während zwei wegen Nichterfüllung der Bedingungen für verfallen erklärt wurden.

Der Britische Konsul in Mexiko untersucht in einem Berichte an das Auswärtige Amt in London die Folgen der ständigen Entwerthung des Silbers und kommt u. a. zu folgendem Ergebniss: Das Sinken des Silberpreises schädigt besonders die Einnahmen der Eisenbahngesellschaften; damit der Verlust, den ihnen eine Goldprämie von 30 % verursacht, ausgeglichen wird, müssten sich ihre Reinerträge um 23 % heben. Die Eisenbahngesellschaften könnten indessen eine Entschädigung in der Vermehrung des Verkehrs, die alljährlich etwa 8 % betrage, sowie in der Ausdehnung ihrer Netze finden. Während der letzten 3 Jahre sind bereits 450 Meilen neuer Eisenbahnen in Mexiko gebaut worden.

Urtheile.

v. O. **Enteignung. Durchschneidung eines Mühlengrundstücks. Schätzung der Wirthschaftserschwerung nach den Vortheilen, welche die Mühle bei einem besonderen, bisher nicht innegehaltenen Betriebe erlangen könnte?** Die Unstrutthaleisenbahn Naumburg-Artern hat das Mühlengrundstück des Klägers durchschnitten. Obwohl die Mühle bisher schlecht rentirt hatte, haben die Vorderrichter dem Kläger, welcher nach der Behauptung der Beklagten das ganze Grundstück im Konkurse seines Vorbesitzers für 25 201 *M.* gekauft und durch Weiterverkauf zugehöriger Grundstücke 21 850 *M.* erlöst hatte, für Wirthschaftserschwerungen 13 750 *M.* zugesprochen. Aufgehoben und in die Instanz zurückverwiesen aus folgenden Gründen: „Das Berufungsurtheil beruht auf einem Gutachten, welches annimmt, die bisher für Lohnmüllerei in geringem Umfange benutzte Mühle eigne sich zur Handelsmüllerei. Für den Verschnitt harten Holzes sei die nöthige Einrichtung, besonders ein Horizontalgatter, vorhanden. Das Rohmaterial sei in der Nähe in genügender Menge käuflich. Die Befrachtung des Fabrikats nach Hamburg usw. stelle sich wesentlich billiger als die des Rohmaterials; von den benachbarten Wasserschneidemühlen sei eine Konkurrenz nicht zu befürchten, weil diesen gleich gute Einrichtungen zum sauberen Schnitt harter Hölzer fehlten; Gutachter sei daher der Ansicht, dass der Verschnitt harten Holzes auf der Mühle ein rationelles Handelsgeschäft sei und dass ein kapitalkräftiger und geschäftskundiger Besitzer oder, wie an anderer Stelle nochmals betont wird, nur ein weitsichtiger und mit entsprechenden Geldmitteln ausgestatteter Industrieller, mit der Mühle Handelsmüllerei im Umfange eines jährlichen Verschnittes von 300 cbm mit Erfolg werde betreiben können. Der besondere Hinweis auf den Vertrieb des Fabrikats nach Hamburg erklärt sich aus dem, von M. benutzten, Gutachten des Zimmermeisters W., nach welchem seit mehreren Jahren ein grösserer Theil des in der Gegend feilgebotenen Rohholzes, besonders Buchen und Eichen von auswärtigen Firmen (aus Hamburg und anderen Orten) angekauft und dem Schneidebetriebe in der Gegend entzogen wird. Danach scheint es, dass das Handelsgeschäft gegenwärtig in den Händen auswärtiger Firmen ruht, welche bisher in dem Verschneiden des Holzes an Ort und Stelle, trotz dadurch zu erzielender Frachtersparniss, einen Vortheil nicht erkannt haben, sondern das Rohmaterial verfrachten. Weder Kläger selbst, der die nöthigen Einrichtungen besitzt, noch die Besitzer benachbarter Schneidemühlen, von denen nicht erhellt, weshalb sie sich diese Einrichtungen, besonders ein Horizontalgatter, nicht sollten beschaffen können, haben bisher versucht, den Vortheil der Frachtersparniss für sich nutzbar zu machen; es ist auch nicht bekannt geworden, dass die Absicht, auf diesen Vortheil ein Unternehmen zu gründen, in einem für die Mühle des Klägers oder für eine benachbarte Mühle gemachten Kaufangebote zum Ausdruck gekommen sei. Danach handelt es sich um ein, nicht nur für die klägerische Mühle, sondern für die ganze Gegend, in welcher sie liegt, neues Unternehmen und die Verhandlungen, insbesondere das M.'sche Gutachten selbst, ergeben Umstände, aus denen nicht erhellt, dass der Berufungsrichter sie bei Entscheidung der Frage, ob von dem ins Auge gefassten Unternehmen ein sicherer Erfolg zu erwarten sei, oder ob es sich dabei vielmehr um eine auf blosser Spekulation beruhende unsichere Hoffnung eines Gewinnes handle, genügend berücksichtigt und solchergestalt die blosse Möglichkeit eines künftigen Vortheils ohne Rücksicht auf das Risiko als einen in dem Besitze der Mühle schon vorhandenen gegenwärtigen Vermögenswerth gehandelt habe. Es ist neu zu prüfen, ob bei solcher Sachlage ein derartiger Handelsbetrieb als Grundlage für eine Werthschätzung der Mühle dienen kann." (Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 27. Februar 1892; R. 276/91; Bolze, Praxis des Reichsger. Bd. XIV, S. 365 f.)

v. O. **Haftpflicht.** Ein Stationsaufseher hatte im Betriebe der Eisenbahn einen Unfall erlitten. Der Eisenbahnfiskus schloss mit ihm einen Vergleich ab: „Von dem Zeitpunkte ab, zu welchem der St. in den Ruhestand versetzt wird, zahlt der Eisenbahnfiskus an denselben vierteljährlich im voraus eine Rente von 320 *M.*, mithin jährlich 2080 *M.*, welcher Betrag sich zusammensetzt aus 1900 *M.* Gehalt und 180 *M.* Wohnungsgeldzuschuss. Der Anspruch auf Erhöhung der Rente durch Zugrundelegung eines Wohnungsgeldzuschusses von 297 *M.* 60 ₰ bleibt vorbehalten. Die Rente erhöht sich jedesmal um die Gehaltszulagen, welche dem St. für die Folge bewilligt worden wären, wenn derselbe seine Dienstfähigkeit durch die Verunglückung nicht eingebüsst hätte. Die Erhöhung tritt am 1. April 1892, 1. April 1895 und 1. April 1898 um je 100 *M.* ein." Kläger ist nach seiner Pensionirung von Znin nach Berlin verzogen, weil er in Znin und Umgegend nach Aufgabe der Dienstwohnung keine Wohnung habe finden können; auch habe er mit Rücksicht auf seinen leidenden Zustand und wegen Erziehung seines Kindes den Wohnsitz in Znin aufgeben müssen. Er fordert deshalb den erhöhten Wohnungsgeldzuschuss von 297 *M.* 60 ₰, damit ist er abgewiesen und die Revision zurückgewiesen worden: „Der Wohnungsgeldzuschuss ist im Vertrage zunächst auf den Betrag bestimmt, welcher dem dienstlichen Wohnsitz des Klägers zur Zeit des Unfalls entspricht und das Berufungsgericht stellt fest, dass eine Veränderung des dienstlichen Wohnsitzes des Klägers, wenn er nicht verunglückt wäre, bis jetzt nicht stattgefunden haben würde, dass also die Voraussetzungen für die Anwendung des § 7 des R.-Haftpflichtgesetzes nicht vorliegen. Der Umstand, dass Kläger in Znin und Umgegend keine passende Wohnung finden konnte, nöthigte ihn nicht, an einen Ort mit höherer Servisklasse zu ziehen. Ferner handelt es sich gegenwärtig nur um die Entschädigung für die dem Kläger verloren gegangene Diensteinnahme. Welche Ansprüche Kläger mit Rücksicht auf die bei ihm infolge des Unfalls eingetretene Erkrankung erheben kann, steht im gegenwärtigen Rechtsstreit nicht zur Erörterung, wie denn eine Prüfung solcher Ansprüche auch nur auf Grund oder doch mit Berücksichtigung der desfallsigen Bestimmungen des Vergleichs erfolgen könnte." (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsger. vom 17. März 1892; R. 325/01; Bolze, Praxis des Reichsger. Bd. XIV, S. 132 f. Nr. 225.)

v. O. **Schlafwagengesellschaft. Haftbarkeit für Diebstahl.** Ein Urtheil des Tribunals der Seine vom 14. Mai 1892 hat folgende Rechtsgrundsätze angenommen: „Der Art. 1952 des code civil, welcher die Haftbarkeit des Gastwirths oder Gasthofbesitzers regelt, und das Einbringen der dem Reisenden gehörigen Gegenstände in das Gasthaus der nothgedrungenen Hinterlegung gleichstellt, stellt sich hinsichtlich der Hinterlegung als eine Abweichung vom gemeinen Rechte dar und ist demnach fest begrenzt. — Insbesondere kann die internationale Schlafwagengesellschaft nicht einem Gastwirth gleichgestellt werden, obschon die von ihr in ihre Wagen aufgenommenen Reisenden sich in gewisser Hinsicht in derselben Lage befinden, in welchem sie auch in einem Gasthause wären." (Zeitschr. f. Franz. Civilrecht. Bd. XXIV, S. 416 ff.)

Personalnachrichten.

Württemberg.

Ober-Finanzrath v. Bärlin, Mitglied der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, wurde seinem Ansuchen entsprechend in den bleibenden Ruhestand versetzt.

Befördert wurden Abtheilungsingenieur Abel zum Eisenbahnbetriebs-Bauinspektor in Geislingen, Kollegial-Hilfsarbeiter tit. Finanzassessor Stahl zum Vorstand des Centralbüreaus der Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit der Dienststellung eines Oberbeamten und dem Titel eines Oberinspektors, Regierungs-Baumeister Schön zum Abtheilungsingenieur bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion.

Maschinenmeister Bohnenberger, Vorstand der Lokomotivwerkstätte Rottweil, ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Am 1. Januar 1894 wird der auf der Strecke Danzig-Lauenburg i.Pm. zwischen Kielau und Kl. Katz gelegene Personen-Haltepunkt Gdingen für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Gepäckstücke werden von Gdingen unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben.

Die Abfahrt der Züge von Gdingen erfolgt:

in der Richtung Kl. Katz-Danzig.

Zug 23 um 2 Uhr 44 Min. Nachm.
„ 1703 „ 6 „ 41 „ Vorm.
„ 131 „ 8 „ 59 „ „

in der Richtung Kielau-Lauenburg i. Pm.

Zug 132 um 7 Uhr 12 Min. Nachm.
„ 24 „ 12 „ 55 „ „
„ 1704 „ 10 „ 23 „ „

Näheres ist bei den Bahnhofs-Vorständen zu erfahren.

Bromberg, den 7. Dezember 1893. (2714)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr. In dem im Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbande am 1. Dezember 1893 zur Ausgabe gelangten Tarif, Theil V, Heft 1 für den Böhmisch-Bayerischen Kohlenverkehr ist auf Seite 4, Punkt 3, der Absatz 5 in nachstehender Weise abzuändern:

„Bei Berechnung der Schleppbahngebühren sind die entfallenden Beträge auf Zehntelmark, bezw. ganze Heller aufzurunden."

München, den 7. Dezember 1893. (2715)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1894 gelangen für die Beförderung von Steinkohlen und Koks die nachstehenden Ausnahmetarife zur Einführung.

1. Theil V Heft Nr. 1 für den Verkehr zwischen Stationen der K. Eisenbahndirektion Köln (linksrh.)
und der
Pfälzischen Eisenbahnen einerseits
und
der Station Innsbruck der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen sowie Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien) andererseits.

2. Theil V, Heft Nr. 2 für den Verkehr zwischen Bingen, Frankfurt a. M. Staatsbahnhof (auch Staatsbahnhof M. N. B.), Frankfurt a. M. Sachsenhausen (Staatsbahnhof), Frankfurt a. M. H. L. B., Frankfurt a. M. Ostbahnhof, Frankfurt a. M. Hafen, Gernsheim, Gustavsburg, Kastel, Kastel Hafen, Ludwigshafen a. Rh., Mainz C. B., Mainz Hafen, Mannheim B. B., Mannheim H. L. B. und Mannheim Neckarvorstadt einerseits
und
Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol) und der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linien) andererseits.

Beide Tarife sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

München, den 7. Dezember 1893. (2716)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen (normalspurige Linien). Im Lokalgüter- etc. Verkehre werden vom 16. d. Mts. ab der Frachtberechnung zwischen den nachgenannten Stationen folgende Entfernungen zu Grunde gelegt:

Zwischen Jägersgrün und Wilkau 56 km
„ Rautenkranz „ „ 53 „
„ Wilzschhaus „ „ 51 „

Dresden, am 12. Dezember 1893. (2717)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 15. Dezember 1893 treten im **Südostpreussischen Verbande** zwischen Bokellen und Bartenstein, Pr. Eylau, Tolksdorf direkte Frachtsätze des Spezialtarifs III und zwischen Neustadt i. Wpr. und Lötzen, Rastenburg ermässigte Frachtsätze in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 9. Dezember 1893. (2718)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schmalspurige Eisenbahn Wilkau-Kirchberg-Wilzschhaus. Für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf der obengenannten schmalspurigen Eisenbahn treten am Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Saupersdorf-Wilzschhaus neue Bestimmungen und Tarife in Kraft, die durch die Güterexpeditionen käuflich bezogen werden können und durch welche die Bestimmungen und Tarife für die Linie Wilkau-Saupersdorf vom 1. April 1889 aufgehoben werden. Die Erhöhung des Frachtsatzes des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter im Uebergangsverkehre Wilkau-Cunersdorf b. Kirchberg von 0,04 auf 0,05 ℳ gilt erst vom 15. Februar 1894 an.

Die ergänzenden Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind von dem Königlich Sächsischen Finanzministerium genehmigt worden.

Der Tag der Betriebseröffnung wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Dresden, am 12. Dezember 1893. (2719)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 1. k. Mts. tritt für den **Westdeutschen Verband** ein neuer Theil II (besondere Bestimmungen) für den Gütertarif und ein Nachtrag zu dem Thier- etc. Tarife, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen namentlich der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, in Kraft. Letztere sind durch die Landesaufsichtsbehörden genehmigt.

Ferner treten gleichzeitig Nachträge zu den Heften 1, 2 und 3 des Westdeutschen Verbandsgütertarifes in Kraft, welche ausser bereits bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen die Aufnahme neuer Stationen in den Verkehr, sowie anderweite und vermehrte Sätze des Ausnahmetarifs 3 für Eisen und Stahl etc. enthalten. Die im Ausnahmetarif 3 ohne Ersatz wegfallenden Sätze für Noveant und die theilweise erhöhten Sätze für Cuxhaven bleiben noch bis zum 15. Februar 1894 in Kraft.

Die Drucksachen sind voraussichtlich vom 27. d. Mts. ab in den Stationen einzusehen, daselbst auch käuflich zu beziehen.

Hannover, den 9. Dezember 1893. (2720)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der Stationen der Hohenebra - Ebeleber Eisenbahn unter sich. Am 1. Januar 1894 treten, ebenso wie in den direkten Güter- und Viehtarifen mit den Stationen der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn, im Verkehr der Stationen der Hohenebra - Ebeleber Eisenbahn unter sich die zur Zeit gültigen Entfernungszuschläge ausser Kraft und werden durch anderweitige ermässigte Kilometerzuschläge ersetzt.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion sowie die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a. M., den 9. Dez. 1893. (2721)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn-Pfälzischer Güterverkehr. Zum Main-Neckarbahn-Pfälzischen Gütertarif vom 1. Februar 1891 tritt am 1. Januar 1894 der Nachtrag V in Kraft, enthaltend die mit Bekanntmachung vom 18. v. Mts. angekündigten anderweiten Frachtsätze für Ludwigshafen a. Rh.

Exemplare des Nachtrags sind durch die Güterabfertigungen zu beziehen.

Darmstadt, den 7. Dezember 1893. (2722)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Deutsch - Niederländischer Eisenbahnverband. Am 10. Januar 1894 treten in Kraft:

1. der 9. Nachtrag zum Gütertarif, Heft 1,
2. „ 7. „ „ „ „ 2,
3. „ 5. „ „ „ „ 3,
4. „ 5. „ „ „ „ 4,
5. „ 5. „ „ „ „ 5.

Diese Nachträge enthalten u. a. Frachtsätze für die in den Verband neu aufgenommenen Stationen Kampen der

Niederländischen Central-Eisenbahnen und Greifenhagen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau — letztere jedoch nur mit Sätzen des Ausnahmetarifs R für Düngemittel etc. — sowie Ausnahmesätze für die Beförderung von Eisen und Stahl etc. von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Hannover, Magdeburg, Erfurt und Frankfurt a. M. und der Sächsischen Staatseisenbahnen nach den Niederländischen Hafenstationen Amsterdam, Dordrecht, Hoek van Holland, Middelburg, Rotterdam und Vlissingen.

Abdrücke der obengenannten Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben.

Elberfeld, den 7. Dezember 1893. (2723)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Württembergischer Verbandsverkehr. Am 1. Januar 1894 wird die Station Nagold der Königlich Württembergischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 7 für Jutegarn und Jutegewebe einbezogen.

Die Frachtsätze betragen von Meissen nach Nagold 2,86 ℳ und von Triebes nach Nagold 2,21 ℳ für 100 kg.

Dresden, am 9. Dezember 1893. (2724)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld etc.-Oldenburg. Mit dem 1. Jannar 1894 werden die Stationen Borgstede, Bramloge, Grabstede und Steinhausen der Vareler Nebenbahnen in den direkten Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Während die Stationen Borgstede, Bramloge und Steinhausen für den unbeschränkten Güterverkehr zugelassen werden, bleibt der Verkehr der Station Grabstede vorläufig auf den Versand von Gütern des Spezialtarifs III. in Wagenladungen beschränkt.

Wegen der Frachtberechnung ist das Nähere bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 12. Dez. 1893. (2725B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.)-Magdeburg. Am 1. Januar 1894 tritt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 9 in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist.

Köln, den 12. Dezember 1893. (2726)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Am 1. Februar 1894 treten für die Station Berlin Central-Markthalle durchweg um 7 km erhöhte Entfernungen in Kraft.

Soldin, den 14. Dezember 1893. (2727)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Januar 1894 tritt Nachtrag I zu dem provisorischen Futtermittel-Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1893 in Kraft. Er enthält ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs c für Malztreber und Schlempen. Abdrücke dieses Nachtrags können durch die betheiligten Stationen bezogen werden.

Dresden, am 14. Dezember 1893. (2728)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Januar 1894 tritt Nachtrag 1 zu dem provisorischen Futtermittel-Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1893 in Kraft. Er enthält ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs c für Malztreber und Schlempen, sowie Berichtigungen einiger Schnittfrachtsätze von Nusle-Vrsovic nach Reitzenhain und Weipert. Abdrücke dieses Nachtrags können durch die betheiligten Stationen bezogen werden.

Dresden, am 14. Dezember 1893. (2729)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. Dezember d. J. kommen für die Beförderung von Malz in Wagenladungen von Löbau in Sachsen nach den Stationen Altona, Flensburg, Hamburg B und Kiel des Direktionsbezirks Altona, sowie nach den Stationen Detmold, Harburg H., Harburg U.-E., Langenberg (Westf.), Osnabrück und Sebaldsbrück des Direktionsbezirks Hannover, Ausnahmefrachtsätze zur Einführung. Ueber die Höhe der angewendeten Frachtsätze ertheilen die betheiligten Verkehrsstellen Auskunft.

Dresden, am 12. Dezember 1893. (2730)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach der Schweiz. Zu dem Ausnahmetarif Nr. 14 vom 1. Juli 1890 (Kohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.), der Pfälzischen Eisenbahnen und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen nach der Mittel- und Westschweiz) tritt am 1. Januar 1894 der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält u. a. Aenderung der Ziffer 7 der Transportbestimmungen auf Seite 2 des Haupttarifs, Bestimmung über die Anwendung der Frachtsätze der Abtheilung b bei Aufgabe von 45 000 kg, Aufnahme der Stationen Göttelborn, Schleifmühle und Wemmetsweiler des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.), der Station Lengnau der Schweizerischen Centralbahn, der Stationen Därligen, Gwatt, Leissigen und Spiez der Thunerseebahn, Interlaken-Bahnhof und Interlaken-Oststation der Bödelibahn. Charrat-Fully, Clarens, Perroy und Serrières der Jura-Simplonbahn und der Station Sisikon der Gotthardbahn, ferner Aufhebung der Frachtsätze der Stationen Karlingen und Stieringen-Wendel der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Köln, den 13. Dezember 1893. (2731)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahnverband. Verlängerung der Gültigkeit von Tarifen. Die Gültigkeit der Tarife, Theil IV, 1. und 2. Heft des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1890 (vergl. die Kundmachung vom 8. November 1893) wird bis 31. Januar 1894 verlängert.

Wien, am 9. Dezember 1893. (2732)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. Panzerplatten-Transporte von Südfrankreich nach Rumänien via Genf und Verrières. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1894, werden für die Beförderung von Panzerstücken und zugehörigen groben Eisenwaaren bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege berechnet:

Von	Nach Wien St. E. G. transit
	Francs Gold für 1 000 kg
Gent transit . . .	35,57
Verrières transit	33,20

Die Sendungen müssen aus Südfrankreich stammend, über Predeal oder Vercierova nach Bukarest (Chitila) weiter befördert werden.

Wien, am 12. Dezember 1893. (2733)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. Frachtsätze für Güter der Klassen A und B des Tarifes vom 1. Februar 1874. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1894, gelangen für Güter der oben genannten Klassen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Berechnung:

Genf transit von oder nach	Wagenladungsklassen	
	A	B
	Francs Gold für 1 000 kg	
Wien (K. F. J. B.)	57,15	46,05

Wien, am 10. Dezember 1893. (2734)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn. Einführung des Tarifnachtrages I. Am 1. Januar 1894 tritt der I. Nachtrag zum Tarife vom 1. Oktober 1892 für den Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn in Wirksamkeit, enthaltend: Aenderung des Vorwortes und der Bestimmungen, geänderte und neue Frachtsätze, Aenderung eines Stationsnamens, Ausscheidung der Station Schmalkalden, Ergänzung des Kilometerzeigers, Aenderungen und Ergänzungen der Schleppbahngebühren.

Abdrücke dieses Nachtrages sind zum Preise von je Mark 0,10 bezw. 6 kr. Oesterr. Währ. durch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zu beziehen.

Prag, am 12. Dezember 1893. (2735)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Einführung von Tarifnachträgen. Im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande gelangen folgende Nachträge zur Einführung, und zwar:

1. mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894, der Nachtrag III zum Ausnahmetarife für Kalk und Kalkstein vom 1. Januar 1893;
2. mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894, bezw. soweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Februar 1894, der Nachtrag IV zum Anhange zu den Tarifen, Theil II, vom 1. Januar 1893.

Diese Nachträge enthalten neue Frachtsätze, sowie diverse Aenderungen und Berichtigungen.

Der sub 1. angeführte Nachtrag wird gratis,

der sub 2. angeführte Nachtrag zum Preise von 30 kr. pro Exemplar bei der gefertigten Generaldirektion und bei den übrigen betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Prag, am 11. Dezember 1893. (2736)

Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Januar 1894 gelangen an Stelle der bisherigen Bestimmungen, auf Grund der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands neubearbeitete Bestimmungen zu dem Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und im Vorortverkehr zur Einführung.

Die von der Verkehrsordnung zum Theil abweichenden Zusatzbestimmungen für den bezeichneten Tarif sind von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt worden. Verkaufsexemplare der neuen Bestimmungen sind durch die Fahrkarten-Ausgabestellen und im Auskunftsbüreau, Bahnhof Alexanderplatz hier, zum Stückpreise von 20 ₰ zu beziehen.

Berlin, den 11. Dezember 1893. (2737MG)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal- und Staatsbahn - Stargard-Cüstriner Personenverkehr. Die am 23. und 30. d. Mts. gelösten Rückfahrkarten werden zur Rückfahrt noch am 27. d. Mts. bezw. am 2. Januar k. J. zugelassen.

Soldin, den 14. Dezember 1893. (2738)

Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Ausschreibung von Oelen und Petroleum etc. Die Lieferung von Brenn- und Schmierölen, Petroleum und Rindstalg soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt und postfrei bis zum 29. Dezember d. J., Vorm. 9 Uhr, an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Bedingungen liegen daselbst aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ in Deutschen Reichspost-Briefmarken à 10 ₰ oder in baar postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 9. Dezember 1893. (2739)

Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung und Lieferung von
A. 1 150 Wagenradsätzen,
B. 2 254 Tragfedern / 2 304 Spiralfedern } für Wagen

soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst, Fürstenstrasse No. 1 bis 10, Zimmer 92, zur Einsicht aus und können auch von uns gegen die gebührenfreie Einsendung von je 1 ℳ für A und B bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Radsätzen bezw. Trag- und Spiralfedern

versehen zu dem auf

Sonnabend, den 23. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr für Radsätze und $10^1/_2$ Uhr für Federn

anberaumten Verdingungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 8. Dezember 1893. (2740)

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Verlagsbuchhandlung von Julius Springer in Berlin, betr. Zeitschrift für Kleinbahnen, bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 63.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 8.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 99. Zeitung des Vereins 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 20. Dezember 1893.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 20. Dezember 1893.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Der Manchester Seekanal.

(Schluss aus Nr. 98.)

2. Die bauliche Einrichtung des Kanals.

Linienführung und Längenschnitt des Kanals, wie sie nach mancherlei Abänderungen der Ausführung zu Grunde gelegt worden sind, ergeben sich aus der beigefügten Abbildung. Der mittlere Kanalabschnitt ist in grösserem Maassstabe besonders dargestellt, um die auf dieser Strecke vorkommenden zahlreichen Eisenbahn-, Fluss- und Wegeverlegungen deutlicher zu zeigen.

Ursprünglich hatte man die Absicht, den Seekanal von Manchester nach Runcorn zu bauen, von da nach Liverpool mitten durch die Merseybucht zu gehen und innerhalb dieser den Kanal von Leitdämmen zu begrenzen. Dieser Gedanke bot den Gegnern der Vorlage — in erster Linie den konkurrirenden Eisenbahnen — einen willkommenen Anhalt zur Bekämpfung des ganzen Planes überhaupt. Man meinte, dass, wenn der Kanal in der beabsichtigten Weise durch den Mersey geführt werde, dieser ebenso wie der Dee bald versanden müsse. Es wurde schliesslich der Entwurf dahin geändert, dass der Kanal bei Eastham am südlichen Ufer des Mersey, 10 km oberhalb Liverpool, gegenüber Garston begann und an diesem Ufer entlang geführt wurde, bis oberhalb Runcorn, indem er unterwegs die Mündung des Weaverflusses kreuzte. Der Entwurf hat hierdurch unstreitig eine wesentliche Verbesserung erfahren. Von Runcorn ist der Kanal bis in die Höhe des Ortes Lymm unabhängig vom Bett des Mersey in gerader Richtung über erworbenen Grund und Boden geführt worden. Von Lymm folgt er dem Mersey und später dem Irwell bis Manchester; er wird also auf dem oberen Drittel seiner Länge durch die Kanalisirung des Mersey und Irwell gebildet, von deren Oberlauf er mit Wasser versorgt wird; auf den unteren beiden Dritteln ist er neu ausgeschachtet worden.

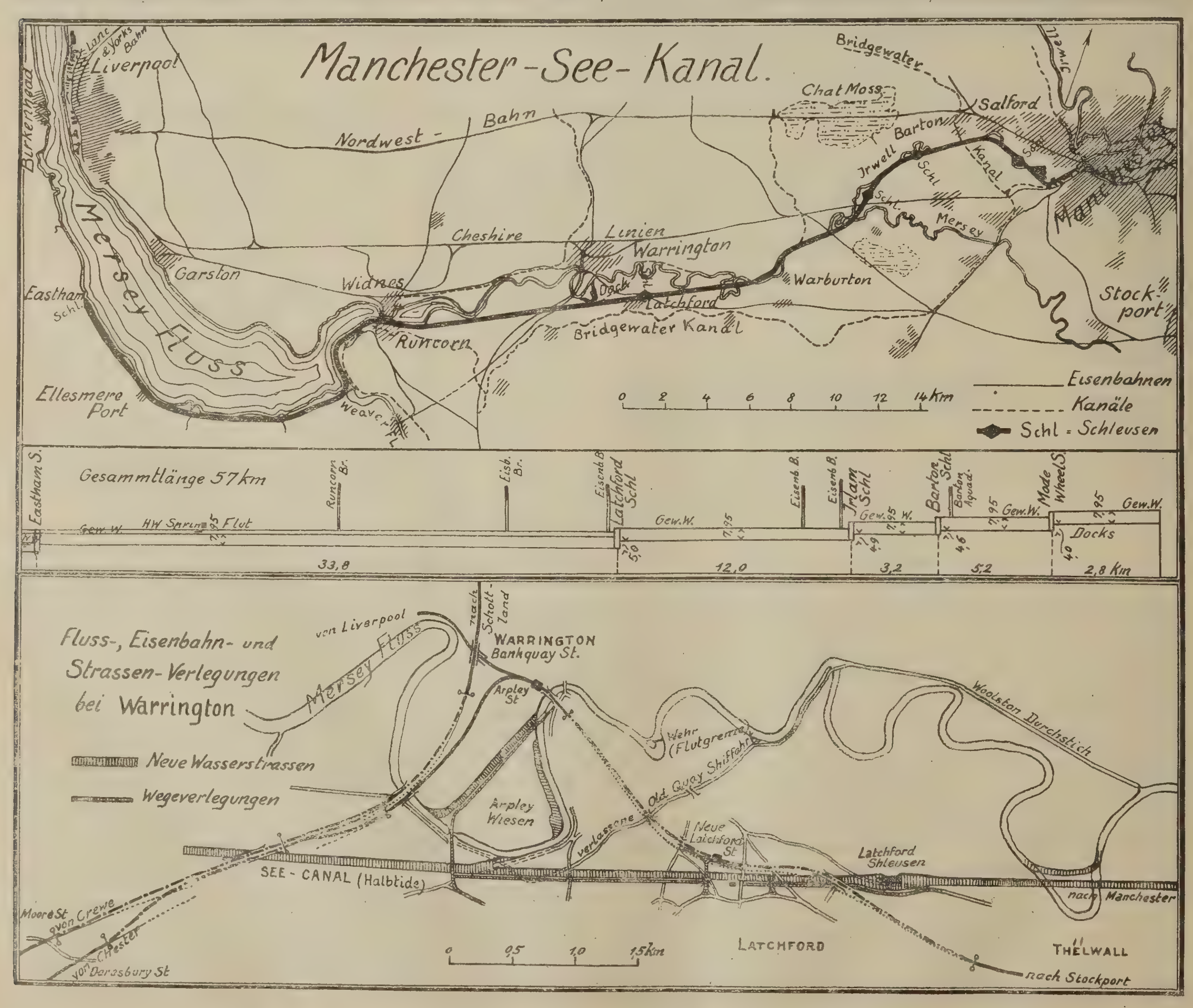
Der Kanal ist ein Schleusenkanal; in aufeinander folgenden Abständen von 33,8, 12,0, 3,2 und 5,2 km oberhalb Eastham, wo sich die ersten Schleusen befinden, sind weitere Schleusen bei Latchford, Irlam, Barton und Mode Wheel erbaut. Die letzte Haltung hinter Mode Wheel ist 2,8 km lang. In Eastham sind drei Schleusen von den Abmessungen 183 × 24,4, 106,75 × 15,25 und 45,75 × 9,15 m vorgesehen, um entsprechend den verschiedenen Schiffsabmessungen den Wasserverbrauch einzuschränken. Jede der übrigen 4 Schleusenanlagen besteht aus demselben Grunde aus einer grösseren Schleuse von 183 × 19,8 m und einer kleineren von 106,75 × 13,75 m. Die erste Kanalhaltung bis Latchford wird zeitweise bei geöffneten Thoren der Easthamschleusen betrieben. Der Wasserspiegel

in dieser der Fluth zugänglichen Haltung, wie er durch Schliessen der Thore festgehalten wird, liegt 4,32 m über dem mittleren Hochwasser im Mersey. Bei diesem Wasserstande ist die Wassertiefe in der unteren Haltung ebenso gross, wie die gewöhnliche Wassertiefe in den übrigen Haltungen, nämlich gleich 7,95 m. Bei Springfluthen steigt das Wasser über den gewöhnlichen Kanalspiegel um 1,5 bis 2,1 m; während dieser Zeit sind die Thore in Eastham geöffnet. Mit Rücksicht auf den gewöhnlichen Wasserspiegel in der unteren Haltung beträgt das Gefälle der Latchfordschleusen 5,02 m, der Irlamschleusen 4,88 m, der Bartonschleusen 4,58 m und der Mode Wheel-Schleusen 3,97 m, insgesammt also 18,45 m. Die Mode Wheel-Schleusen bilden den Zugang zu den in Manchester angelegten Docks, welche die letzte Haltung des Kanals ausmachen. Zu bemerken ist noch, dass die Schleusendrempel durchweg 0,6 m tiefer liegen, als die Kanalsohle, um diese gegebenenfalls nachträglich vertiefen zu können.

Bei der Bemessung der Schleusen hat man Dampfer von etwa 5000 t als grösste Schiffe im Auge gehabt, indem die Abmessungen des Kanals ein bequemes Begegnen von 15 m breiten Fahrzeugen noch zulassen. Die grossen überseeischen Personendampfer werden den Kanal nicht benutzen, sondern nach wie vor in Liverpool bleiben. Der durchschnittliche Tonnengehalt der mit roher Baumwolle von Amerika kommenden Schiffe beträgt 1 800 bis 2 500 t, überhaupt kamen im Jahre 1882 99 % des Tonnengehalts der Britischen Segel- und Dampfschiffe, ausser den Flussdampfern, auf Schiffe unter 3 000 t; grössere Schiffe dienen fast ausnahmslos auch dem Personenverkehr. Kleine Schiffe können jederzeit, die grösseren mit Ausnahme einer kurzen Pause während des Niedrigwassers in den Kanal eintreten.

Die Länge des Kanals ist bereits zu 57 km angegeben. Seine mittlere Sohlbreite ist verschieden; bis Barton beträgt sie 36,6 m bei 52,46 m durchschnittlicher Wasserspiegelbreite; oberhalb Barton misst die Sohle 51,85 m, der Wasserspiegel 67,1 m. Wo der Kanal von Dämmen eingefasst wird, haben diese 9,15 m Kronenbreite und sind nach aussen unter $1^1/_2$:1, nach innen — kanalseitig — unter 1:1 geböscht.

Docks sind angelegt in Salford bei Manchester, in Manchester selbst, sodann in Partington (für Kohlen) und vorgesehen in Warrington. Die letzteren bleiben, da auch die Vertretung dieser Stadt bisher wenig Interesse für die dortigen Anlagen bethätigt hat, zur Zeit bis auf die daselbst vorzunehmende Merseyverlegung und die Verbindung mit diesem Flusse unausgeführt. Die Wasserflächen der angegebenen Docks sind zu 28,4, 13,4, 2,2 und 9,1 ha angenommen worden, die Kaiflächen zu 51,6, 9,2, 8 und 2,8 ha, so dass sich für alle diese Docks zusammen eine Wasserfläche von 53,1 ha und eine Kaifläche von



71,6 ha ergibt. Die Kailängen betragen für Manchester 2,8 km, für Salford, wo die Uferlänge durch 3 Zungenmolen von 61 m Breite wesentlich vergrössert wird, 6 km, für Partington 0,8 km und Warrington 1,1 km, im ganzen 10,7 km. Ausser den Docks wird noch bei Frodsham eine grosse Wasserfläche verfügbar, die gebildet ist durch Aufstauen des Weaverflusses bis 5 km oberhalb des Kanals.

Bei Barton ist der Seekanal unter dem Bridgewaterkanal hindurchgeführt. Für die Durchfahrt von Schiffen mit festen Masten war eine Vergrösserung der lichten Durchfahrtshöhe erforderlich. Man hat den Bridgewaterkanal mittelst einer Drehbrücke über den neuen Kanal geführt, die neben dem Drehpfeiler auf jeder Seite eine Oeffnung von 27,5 m Lichtweite frei lässt. Der Ueberbau dieser Drehbrücke ist ein eiserner Wasserbehälter, der an den Enden, wo er an den Binnenschifffahrtskanal anschliesst, mit Schützen abgesperrt werden kann. In gleicher Weise kann das Wasser des Kanals selbst durch Schützen abgeschlossen werden. Der Ueberbau wird beim Herannahen eines Schiffes mit besonders hohen Masten sammt der darin enthaltenen Wasserfüllung ausgeschwenkt. An den Enden des Aquadukts befinden sich Druckwasseraufzüge, um Schiffsfahrzeuge aus dem Bridgewaterkanal in den Seekanal überzuführen. Die Brückenunterkante liegt 22,9 m über dem Wasserspiegel.

Alle Strassen- und Eisenbahnbrücken, welche den Kanal kreuzen, sind entweder feste oder Drehbrücken. Sie liegen alle mit ihrer Unterkante 22,9 m über dem Wasserspiegel. Zwischen Runcorn und dem Ende des Kanals sind zwei feste Strassenbrücken und 6 Strassendrehbrücken neu angelegt, und 4 feste Eisenbahnbrücken hergestellt worden. Eine weitere Eisenbahndrehbrücke befindet sich in Runcorn. Strassendrehbrücken wurden angelegt bei Moore, etwa 1,5 km unterhalb der Stelle, wo die beiden von Süden kommenden Bahnen auf dem Wege nach Warrington den Kanal kreuzen (vergl. den Plan), ferner zu Walton, Stockton Heath und Latchford, zwischen der bezeichneten Kreuzungsstelle der Eisenbahnen und den Latchfordschleusen, weiterhin zu Barton, vor dem Bridgewateraquadukt und endlich eine Drehbrücke für die Traffordstrasse zwischen den Salford- und Manchesterdocks. Die sämmtlichen Drehbrücken werden — ebenso wie der Bartonaquadukt — mittelst Druckwasser bewegt.

Feste Strassenbrücken wurden angelegt bei Latchford — kurz vor der dortigen Drehbrücke —, und zu Warburton. Die letztere Brücke war ursprünglich ebenfalls als Drehbrücke in Aussicht genommen, wurde aber später wegen des nur geringfügigen Verkehrs, dem sie zu dienen hat, und ihrer isolirten Lage in eine feste umgeändert, indem man die Strasse entsprechend verlegte. Beide festen Brücken sind nach dem Auslegersystem gebaut.

Hierzu kommen noch 4 Eisenbahnübergänge.

Der Kanalbau hat sehr bedeutende Eisenbahnverlegungen, insgesammt von etwa 18 km Länge, nothwendig gemacht. Ausser in Runcorn sind noch an vier Stellen Eisenbahnen über den Kanal geführt und daran anschliessend auf weite Strecken verlegt worden. Die Brückenübergänge sind in allen vier Fällen stark zur Kanalachse geneigt; die Lichtweiten der Brückenöffnungen betragen zwischen 80 und 55 m und lassen unter allen Umständen, ebenso wie die Strassenbrücken, die schiffbare Breite von 36,6 m frei.

Die von Crewe nach Liverpool geführte Hauptlinie der Nordwestbahn überschreitet den Mersey und den Seekanal bei Runcorn mittelst der bereits bezeichneten Drehbrücke. Bei Warrington kreuzen Bahnen den Kanal an zwei Stellen. Inmitten dieser Stadt ist die von Crewe nach Schottland durchgehende Hauptlinie der Nordwestbahn — die sogen. Grand Junction — über die Liverpool-Stockportlinie derselben Bahn hinweggeführt. An die letztere Strecke ist in Warrington eine der Nordwestbahn und der Westbahn gemeinsam gehörige Strecke, die Birkenhead, Lancashire and Cheshire Junction, welche von Chester kommt und eine Abzweigung nach Birkenhead schickt, angeschlossen. Die letztgenannte Bahn nun und die Grand Junction, beide zweigeleisig, sind mittelst einer viergeleisigen Brücke, welche fünf eiserne Träger hat, gemeinschaftlich über den Kanal geleitet, während die zweigeleisige Stockportlinie weiter östlich, unmittelbar vor den Latchfordschleusen, den Kanal ebenfalls mit einer eisernen Brücke kreuzt. Die Liverpool mit Manchester verbindende Linie des Cheshirelinien-Ausschusses kreuzt den Kanal unmittelbar vor den Irlamschleusen; dieselbe sendet von Glazebrock eine Abzweigung nach Stockport, die den Kanal dicht vor dem Partington-Kohlendock überschreitet, nach dem sie von beiden Seiten Anschlussgeleise entsendet.

Die grösste Zahl der Bauwerke ist auf dem südlich von Warrington gelegenen Abschnitt des Kanals auf etwa 3 km Länge zusammengedrängt. Diese Kanalstrecke ist in dem beigefügten Plane genauer dargestellt. Die hier erforderlich gewordenen Eisenbahnverlegungen, welche auf dem Plane strichpunktirt angegeben sind, belaufen sich bei der Grand Junction auf reichlich 4 km, bei der Cheshire Junction auf 2,5 km und bei der Stockportlinie auf fast 4 km. Jede der Linien kreuzt den Merseyfluss; für die beiden letztgenannten Strecken konnten die vorhandenen Merseybrücken beibehalten werden, während für die Grand Junction eine neue Brücke erforderlich geworden ist. Die Nordwest- und Westbahn haben der von der Kanalgesellschaft geplanten Verlegung ihrer Linien den zähesten Widerstand entgegengesetzt und thatsächlich musste die Ausführung des von dem Widerspruch betroffenen Kanalabschnitts bis zu allerletzt vertagt werden. Die Genehmigung zur Ausführung wurde vom Parlament erst nach umfassenden Zeugenvernehmungen ertheilt, mit der Maassgabe, dass die den Bahnen zu zahlende Entschädigung auf dem Schiedswege festgestellt werden sollte. Unter anderen Klauseln wurde die an den Bahnverlegungen inne zu haltende stärkste Längenneigung der Bahn auf 1:135 festgesetzt und hierdurch etwas günstiger gestaltet, als das früher vorhandene Gefälle. Die Nordwest- und Westbahn haben nun als Entschädigung für die bei diesen Verlegungen erlittenen Nachtheile — vermehrte Unterhaltungslast und vergrösserte Betriebskosten — die Kleinigkeit von 10 bis 12 Millionen Mark gefordert, die indess der Schiedsrichter, Lord Balfour of Burleigh, im August d. J. auf 2 Millionen herabsetzte. Bei solcher Ersparniss fallen die Kosten des Schiedsverfahrens selbst, obwohl sie die erkleckliche Summe von einer halben Million Mark ausmachten, nicht sehr ins Gewicht. Erst einen Monat vor Erledigung dieser Frage, im Juli d. J., wurden der Kanalgesellschaft die alten Bahnlinien zur Vollendung der Grabarbeiten freigegeben. Bezüglich der Grand Junctionbrücke ist zu bemerken, dass sie rechtwinklig gemessen eine Lichtweite von 36,6 m, schiefwinklig eine solche von 91,5 m hat.

Zur Veranschaulichung des Umfangs der Bauarbeiten mögen folgende Zahlen dienen. Für die Grabarbeiten, bei denen insgesammt rund 35 Millionen Kubikmeter Boden ausgehoben wurden, sind an 100 Dampfgrabmaschinen verschiedener Art im Betriebe gewesen. An Betriebsmitteln waren 173 Lokomotiven und 6 300 Wagen im Gebrauch, für die neben dem Kanal und in der Kanalsohle 360 km Geleise verlegt worden sind. Im Monate wurden zwischen 500 000 und 1 Million Kubikmeter Erde ausgehoben. Für verschiedene Arbeiten sind 194 Dampfkrahne, 182 transportable und andere Dampfmaschinen sowie 209 Dampfpumpen im Betriebe gewesen, für die monatlich 10 000 t Kohlen beschafft werden mussten. Der tiefste Einschnitt liegt bei Runcorn; er ist auf eine kurze Strecke 25 m tief, während der grösste Einschnitt, bei Latchford, auf 2,5 km Länge eine durchschnittliche Tiefe von 17 m aufweist. Die Böschung der Einschnitte ist verschieden und wechselt je nach der Bodenart von 1:1 bis 2:1; in den Felseinschnitten stehen die Böschungen fast senkrecht. Es sind im ganzen 7,5 Millionen Kubikmeter Felsboden ausgehoben worden.

Der Erdaushub ist im früheren Flusslaufe und anderen Geländefalten untergebracht worden; die Anschüttungen bilden geeignete Flächen für Schuppenanlagen, Niederlagen und für sonstige industrielle Zwecke.

An Mauermaterialien sind verwendet worden: 70 Millionen Ziegel und 940 000 cbm Sand für Beton; es wurden 165 000 cbm Mauerwerk ausgeführt.

Noch einige Worte über die Organisation des Baues.

Anfänglich wurden, wie bereits berichtet, die Bauarbeiten in ihrem ganze Umfange dem Unternehmer A. T. Walker übertragen. Nach seinem Tode führte die Kanalgesellschaft die Arbeiten selbst ohne die Hilfe von Unternehmern weiter; als aber am Anfang des vorigen Jahres die Stadt Manchester neue Geldmittel vorschoss, entschloss man sich, die Restarbeiten soweit wie möglich wieder von Unternehmern ausführen zu lassen. Der Arbeitsvertrag von Runcorn bis 5 km östlich davon wurde an den Unternehmer Jackson, welcher bereits sehr umfassende Arbeiten, wie die Vollendung der Stobcrossdocks in Glasgow — Vertragsobjekt 4 bis 6 Millionen Mark — ausgeführt hatte und später mit der Fundamentirung der Tower Brücke in London, dem Bau des neuen Hafens von Dover, der Erweiterung der Barrydocks in Cardiff betraut wurde, vergeben, der die Arbeiten mit ausserordentlicher Schnelligkeit förderte. Es wird angegeben, dass er mehr Grabarbeiten in einem Monate leistete, als bis dahin irgendwo in England in gleich langen Einschnitten ausgeführt worden sind. Für die vertragliche Vollendung der Arbeiten war ihm eine Frist von 15 Monaten gesetzt worden; die Arbeiten waren indessen bereits nach 10 Monaten beendet. Später wurden auch die letzten 8 km bis Latchford an Jackson verdungen, der auch hier die Arbeiten aufs äusserste beschleunigte, bis er im Monat Januar d. J. infolge der von den Eisenbahnen erhobenen Schwierigkeiten fast völlig lahm gelegt wurde. Die Arbeiten ruhten bis zur Uebergabe der alten Bahnlinien an die Kanalgesellschaft im Monat Juli. Es wurde sodann mit dem Unternehmer eine neue Vereinbarung getroffen, worin er sich verpflichtete, die noch für die Inbetriebnahme des Kanals nöthigen Arbeiten in 5 Monaten auszuführen. Es wurde von nun an Tag und Nacht gearbeitet und mit solchem Nachdruck, dass die Ausschachtung der Reststrecke bereits in $3^1/_2$ anstatt in 5 Monaten vollendet war.

Die Arbeiten von Latchford bis Manchester während der letzten 15 Monate sind theils von der Kanalgesellschaft selbst, theils von einem der früheren Geschäftsführer des verstorbenen Unternehmers Walker zu Ende geführt worden.

Was die Rentabilität des neuen Unternehmens anlangt, welches unter dem Wettbewerb der Eisenbahnen naturgemäss sehr zu leiden hat, so hegt man angesichts des Umstandes, dass das Anlagekapital auf fast das Doppelte gestiegen ist, nicht mehr so rosige Erwartungen wie früher; man vertraut indessen zuversichtlich auf eine sehr umfassende Entwickelung des Kanalverkehrs. —n.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecken Hidegkut-Gyönk-Tamasi-Miklósvár (12,082 km) bezw. Eszék-Nasice (48,368 km) der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, von denen die erstgenannte Strecke am 29. November d. J., die andere am 2. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4203 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 15. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Erweiterung der Gültigkeit der Eisenbahnfahrkarten für Reichstagsabgeordnete.

Der von den Abgg. von Benda und Genossen im Reichstage eingebrachte Antrag, „den Reichskanzler zu ersuchen, die den Mitgliedern des Reichstags gewährten freien Eisenbahnkarten unter den Bedingungen, wie dieselben vom Beginn der zweiten bis zum Schluss der fünften Legislaturperiode im Gebrauch gewesen sind (freie Fahrt durch ganz Deutschland während der Sessionszeit), wiederherzustellen und dem Reichstage von der Entschliessung hierüber schleunigst Mittheilung machen zu wollen“, wurde in der Sitzung vom 11. d. Mts. nach kurzer Debatte mit grosser Mehrheit angenommen. — Dieser Reichstagsbeschluss ist vom Bundesrath einem Ausschuss zur Berathung überwiesen worden, es soll aber im Bundesrathe wenig Neigung sein, dem Beschlusse zuzustimmen.

Die „Nat.-Lib. Korr.“ bemerkt: „Vielleicht liesse sich ein billiger Ausweg dahin treffen, dass den Abgeordneten nicht nur, wie jetzt, zwischen Berlin und ihren Wohnorten, sondern auch zwischen Berlin und ihren Wahlkreisen Freikarten gewährt würden. Die Erleichterung der Verbindung mit den Wahlkreisen lässt sich mit besseren Gründen rechtfertigen, als das leicht zu Missbräuchen führende völlig uneingeschränkte Umherreisen im ganzen Reich.“

Vereinbarungen erleichternder Vorschriften usw.

In der am 14. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Bundesraths wurden die Entwürfe von Vereinbarungen über erleichternde Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands, der Niederlande, Oesterreichs und Ungarns, sowie der Schweiz genehmigt, ebenso zwei Vorlagen über die Abänderung von Bestimmungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Verstaatlichung der Mecklenburgischen Südbahn und der Bahnen des Deutsch-Nordischen Lloyd.

Der Mecklenburgische Landtag genehmigte in seiner Sitzung vom 12. d. Mts. die Verstaatlichung der Mecklenburgischen Südbahn und der Bahnen des Deutsch-Nordischen Lloyd mit 40 gegen 18 Stimmen.

Unfälle im Monat Oktober d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschl. Bayerns — im Monat Oktober d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 8 Entgleisungen und 5 Zusammenstösse auf freier Bahn, 25 Entgleisungen und 15 Zusammenstösse in Stationen und 244 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 277 Personen verunglückt, sowie 48 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 144 unerheblich beschädigt.

Von den beförderten Reisenden wurden 9 getödtet und 25 verletzt, und zwar entfallen: 3 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln, 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg, je 1 Tödtung auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau, zu Elberfeld und zu Hannover, 15 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln, 5 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln, 1 Verletzung auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, 2 Verletzungen auf die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und zu Magdeburg.

Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 31 getödtet und 177 verletzt, von Postbeamten 1 getödtet, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 20 getödtet und 14 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 38 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt.

Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34 681,01 km Betriebslänge

und 1 062 464 713 geförderten Achskilometern) 285 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, in dem Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln, auf der Main-Neckarbahn und in dem Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 529,34 km Betriebslänge und 35 861 534 geförderten Achskilometern) 12 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn, auf der Hessischen Ludwigsbahn und auf der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 20. d. Mts. wird die 11,90 km lange Endstrecke Velten-Cremmen der Nebeneisenbahn Schönholz-Cremmen nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen werden. Die Stationen Vehlefanz und Cremmen erhalten volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, die Station Schwante nur solche für Personen, Gepäck und Wagenladungsverkehr.

Mit demselben Zeitpunkte werden die Abfertigungsbefugnisse der seit 1. Oktober d. J. im Betriebe befindlichen Station Schönholz auf die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren erweitert.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am heutigen Tage wird der an der Strecke Königswusterhausen-Cottbus zwischen den Stationen Schönewalde und Lübben belegene Haltepunkt Lubolz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. Januar 1894 wird der an der Bahnstrecke Danzig-Lauenburg i/P. zwischen Kielau und Kl.-Katz belegene Personen-Haltepunkt Gdingen für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Hannover. Der an der Bahnstrecke Frankfurt a/M.-Friedberg zwischen Gr.-Karben und Nieder-Wöllstadt belegene Haltepunkt Okarben wird am 1. Januar 1894 für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Eine Abfertigung von Reisegepäck findet jedoch nur nach Okarben statt, während auf diesem Haltepunkte selbst Gepäck nur zur nachträglichen Abfertigung angenommen wird.

Oldenburgische Staatsbahnen. Die Abfertigungsbefugnisse der Station Falkenrott sind auch auf Eil- und Frachtstückgut, sowie auf Kleinvieh ausgedehnt worden.

Bezeichnung von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Die an der Bahnstrecke Berlin-Sommerfeld belegene Station Jessnitz führt fortan die Bezeichnung „Jessnitz (Lausitz)“ und die an der Zweigbahn Görlitz-Lauban belegene Station Lichtenau die Bezeichnung „Lichtenau in Schles.“.

Aus dem Mecklenburgischen Landtage.

Der den Ständen in dem gegenwärtigen Landtage seitens der Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung vorgelegte Voranschlag der Allgemeinen Landes-Rezepturkasse (welche u. a. die zum Bau von Privatbahnen aufgenommenen Anleihen verzinst und tilgt) schliesst für die Zeit vom 1. Juli 1894 bis dahin 1895 in Einnahme mit 4 029 075 *M.* und in Ausgabe mit 3 941 230 *M.* ab.

Unabhängig von dem Etat der Rezepturkasse ist der Etat der Grossherzoglichen Friedrich Franz-Eisenbahn. Für den Ankauf und Betrieb dieser Bahn werden bis zum 1. Juli 1894 ausgegeben sein: 3,5 % Konsols im Nennwerthe von 33 848 200 *M.* und angeliehen sein rund 6 050 000 *M.*, zusammen 39 898 200 *M.* Diese Beträge werden aus den Betriebseinnahmen der Eisenbahnen verzinst und, soweit sie in Anleihen bestehen, auch getilgt. Reichen die Einnahmen dazu nicht aus, so tritt nicht die Rezepturkasse für den Fehlbetrag ein, sondern es wird derselbe zunächst aus den angesammelten Ueberschüssen, dem Sicherheitsfonds, welcher am 1. April 1894 1 341 525 *M.* betragen soll, bezw. durch Einbehaltung der jährlichen Raten, welche der Landesherr noch aus dem Verkauf einzelner der Bahnstrecken an die frühere Eisenbahn-Aktiengesellschaft zu fordern hat, gedeckt.

In der Sitzung des Landtags vom 13. d. Mts. wurde der Eisenbahn-Hauptetat für 1894/95 im wesentlichen nach der Regierungsvorlage angenommen.

Der Gesetzentwurf über die Kleinbahnen wurde dahin lautend angenommen, dass das Expropriationsrecht für solche Bahnen gewährt werde, Landeshilfen aber auszuschliessen seien. Nach § 3 des Gesetzentwurfs soll die Erlaubniss zur Benutzung von Landeschausseen für die Anlage von Kleinbahnen nur mit ständischer Genehmigung ertheilt werden können. In einer dem Entwurf beigefügten Resolution erklärten die Stände, sie seien der Ansicht, dass auch dem Betrieb von Kleinbahnen ohne Dampfkraft, z. B. mit Zugthieren, die Expropriationsbefugniss zu ertheilen sein dürfte, ebenso sei es als wünschenswerth zu bezeichnen, dass thunlichst eine einheitliche Spurweite angewendet werde.

Preussische Staatseisenbahnen.

Anerkennung zufriedenstellender Dienstführung der Arbeiter durch Geldbelohnungen.

Bei der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung wurden bisher nach einer Anordnung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten den langjährig beschäftigten Arbeitern bei zufriedenstellender Dienstführung Geldbelohnungen, und zwar nach 25jähriger Dienstzeit 30 *M.* und nach 35 Jahren 60 *M.* bewilligt.

Dieses Verfahren ist neuerdings dahin erweitert, dass den Arbeitern nach Ablauf einer 50jährigen Dienstzeit eine weitere Geldbelohnung von 100 *M.* gewährt werden soll, sofern nicht eine anderweite Auszeichnung angezeigt erscheint.

Ein Berliner Blatt knüpft an die Besprechung dieser letzteren Anordnung die Bemerkung, dass mit der neuen Gepflogenheit eine erhebliche Ersparniss für den Eisenbahnfiskus verknüpft sei.

Diese Unterstellung beruht auf der irrthümlichen Annahme, dass die bei kürzerer als 50jähriger Dienstzeit bisher gewährten Belohnungen künftig in Wegfall kommen sollen. Das ist nach dem „R.-A.“ nicht der Fall, es treten daher nicht Ersparnisse sondern Mehrausgaben ein.

Im Jahre 1892 sind bei der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung nicht weniger als 1 147 Arbeiter nach Vollendung einer 25jährigen und 314 Arbeiter nach Vollendung einer 35jährigen tadelfreien Dienstzeit mit den üblichen Belohnungen bedacht worden.

Rückfahrkarten.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat mit Rücksicht darauf, dass den beiden Weihnachtsfeiertagen ein Sonntag unmittelbar vorhergeht, hinsichtlich der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf den Preussischen Staatsbahnen folgendes bestimmt: Sämmtliche 3- oder 4tägige Rückfahrkarten, die am Sonnabend, den 23. d. Mts., gelöst werden, sind zur Rückfahrt noch am fünften Tage, also bis einschl. Mittwoch, den 27. d. Mts., gültig. Sämmtliche am Sonntag, den 24. d. Mts., gelösten 3tägigen Rückfahrkarten gelten noch am vierten Tage, also bis einschl. den 27. d. Mts. Endlich können auch die am 30. d. Mts. gelösten 3tägigen Rückfahrkarten noch am vierten Tage, also bis einschl. den 2. Januar 1894, zur Rückfahrt benutzt werden. Für alle weiteren hier nicht genannten Fälle ist die normale Gültigkeitsdauer maassgebend.

Eisenberg-Crossener Eisenbahn.

In dem am 31. März d. J. beendeten Betriebsjahre wurden nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht 72 982 Personen, 232 t Gepäck, 136 Hunde und 69 114 t Güter aller Art befördert.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 28 988 *M.*, aus dem gesammten Güterverkehr 71 151 *M.* und aus sonstigen Quellen 3 337 *M.*, überhaupt 103 476 *M.*, darunter Einnahme des Erneuerungsfonds 1 474 *M.* Die Betriebsausgaben erforderten 73 922 *M.*, mithin verbleibt ein Ueberschuss von 29 554 *M.* und nach Abzug der konzessions- und satzungsmässigen Rücklagen und zuzüglich des Zuschusses aus dem Erneuerungsfonds für beschaffte Schienen und Kleineisenzeug usw. ein verfügbarer Ueberschuss von 34 123 *M.* Die Verwendung desselben findet wie folgt statt: feste Bahnpacht an die Eisenbahngesellschaft 9 500 *M.*, 4,5 % Einlage in den Tilgungsfonds der beschafften Betriebsmittel und Betriebsgeräthe 4 095 *M.*, Einlage in den Tilgungsfonds der für Verbesserungsbauten 1886 bis 1889 aufgewendeten 32 640 *M.* = 2 000 *M.*, Staatseisenbahnsteuer 431 *M.*, persönliche Gewinnantheile 213 *M.*, weiterer Antheil der Gesellschaft an der Betriebseinnahme 10 458 *M.* und an den Betriebspächter als Zinsen seines im Betriebspark und den Verbesserungsbauten angelegten Kapitals von etwa 111 265 *M.* und als Risikoprämie für den Betrieb 7 426 *M.*

Der Pächter hatte somit im Berichtsjahre zusammen 24 958 *M.* an die Gesellschaft abzuführen.

Hoyaer Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht hat das Jahr 1892/93 in finanzieller Hinsicht günstige Ergebnisse geliefert.

Die Gesammteinnahmen betrugen 54 591 ℳ (gegen 53 526 ℳ im Vorjahre), die Gesammtausgaben einschl. der persönlichen Gewinnantheile des Vorstandes, der gesetzlichen Rücklagen, in die verschiedenen Fonds, sowie der Verzinsung und Tilgung der Anleihe 40 700 ℳ. In letzterer Summe sind jedoch 3 168 ℳ enthalten, welche im Laufe des Berichtsjahres vorschüssig aus dem Betriebsfonds gezahlt wurden, jedoch dem Erneuerungsfonds zur Last fallen.

Von dem verbleibenden Reingewinn von 13 891 (13 671) ℳ haben die Prioritäts-Stammaktien eine Dividende von 3,5 % und die Stammaktien eine solche von 2,5 % erhalten, 5 700 ℳ sind auf die beschlossene Brückenanleihe abgetragen, 200 ℳ zur Zahlung der Staats-Eisenbahnsteuer verwendet und der Rest von 191 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen worden.

Für das Jahr 1891/92 gelangte eine Dividende von je 5 % an die Prioritäts-Stammaktien und die Stammaktien zur Vertheilung.

Nach der zur Vertheilung gelangten Dividende und des Betrages zu den Brückenumbauten von zusammen 13 500 ℳ hat sich das Aktienkapital im Berichtsjahre mit 5,19 % (gegen 5 % im Vorjahre) verzinst.

Entladefrist im Güterverkehr.

Nach der Zusatzbestimmung I (1) 2 zum § 69 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands beginnt die Entladefrist für die vom Empfänger abzuladenden Güter, wenn die Benachrichtigung des Empfängers über die Ankunft des Gutes durch die Post erfolgt, 3 Stunden nach der Aufgabe des Benachrichtigungsschreibens zur Post. Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin hat nun zur Beseitigung von Zweifeln für ihren Verwaltungsbereich folgendes bestimmt: 1. In denjenigen Fällen, in welchen die Auflieferung des Benachrichtigungsschreibens zur Post nach 4 Uhr Nachmittags erfolgt, und diese Benachrichtigungen nach den bestehenden Posteinrichtungen noch an dem Aufgabetage oder am folgenden Tage vor 7 Uhr Morgens den Empfängern postseitig zugestellt werden, ist die 3stündige Zuschlagsfrist auf die Nachtstunden in Anrechnung zu bringen, so dass die Entladefrist von 12 Stunden am nächsten Werktage Morgens 7 Uhr beginnt und Abends 7 Uhr endet. 2. Soweit die am Sonnabend oder am Tage vor einem Festtage Nachmittags nach 4 Uhr bezw. in den folgenden Nachtstunden zur Post gegebenen Benachrichtigungsschreiben postseitig noch am folgenden Sonn- bezw. Festtage den Empfängern bestellt werden, wird dieser Tag auf die 3stündige Zuschlagsfrist angerechnet. Die 12stündige Entladefrist beginnt mithin am darauffolgenden Werktage Morgens 7 Uhr und endet an demselben Tage Abends 7 Uhr. 3. Werden dagegen die nach 4 Uhr Nachmittags bezw. Nachts zur Post gegebenen Benachrichtigungsschreiben den Empfängern durch die Post erst nach 7 Uhr Morgens des folgenden Werktages zugestellt, so ist die 3stündige Zuschlagsfrist ebenso wie bei den in der Zeit von 7 Uhr Morgens bis 4 Uhr Nachmittags zur Post gegebenen Benachrichtigungsschreiben nach Tages- (Geschäfts-) Stunden zu berechnen, so dass sich die Entladefrist um 3 Tagesstunden verlängert. Die Feststellung der postseitigen Briefbestellzeiten liegt den Abfertigungsstellen hinsichtlich der für dieselben in Betracht kommenden Orte ob.

Das Aeltestenkollegium der Berliner Kaufmannschaft hat den Verwaltungen der in Berlin mündenden Bahnen gegenüber die Nothwendigkeit betont, diese Frage für den Berliner Platz durch gleichmässige Anweisung sämmtlicher hiesiger Güter-Abfertigungsstellen einheitlich zu regeln und daraufhin inzwischen von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona die Mittheilung erhalten, dass zwischen den betheiligten Verwaltungen dieserhalb Verhandlungen eingeleitet sind.

Schutzdecken.

Nach einem Urtheil des Ober-Landesgerichts zu Köln vom 15. Mai d. J. ist unter einem „unbedeckten Wagen“ der Eisenbahn im Sinne des Art. 424 Ziff. 1 H.-G.-B.'s ein offener, seiner Bauart und dauernden Einrichtung nach mit einer Bedeckung nach oben nicht versehener Wagen zu verstehen. Diese Eigenschaft geht dadurch, dass die Eisenbahn das Frachtgut mit Schutzdecke versieht, nicht verloren. Die Eisenbahn ist daher, wenn ihre Haftung durch eine in Gemässheit Art. 424 Ziff. 2 getroffene Bestimmung des Frachtvertrages für diese Transportart ausgeschlossen ist, für den Schaden, welcher aus der mit letzterer verbundenen Gefahr entstanden ist, auch dann nicht ersatzpflichtig, wenn sie das Frachtgut ohne oder gegen Vergütung mit solchen Decken hat versehen lassen.

Fahrkarten - Automat.

Auf der Berliner Stadt- und Ringbahn werden nunmehr auch Fahrkarten II. Klasse zum Preise von 15 ₰ durch Fahrkarten-Automaten, System Simms, zum Verkauf gelangen. Der automatische Verkauf dieser Karten geschieht durch Einwerfen von 2 Zehnpfennigstücken, worauf der Apparat die Karte verabfolgt und 5 ₰ wieder herausgibt.

Aus Russland.

Bahneröffnungen im November 1893.

Vom Eisenbahndepartement und von der Verwaltung der Regierungseisenbahnen wird bekannt gegeben, dass der regelmässige Passagier- und Waarenverkehr begonnen hat: am 12. November d. J. auf den Strecken der Nowosselize-Zweigbahnen der Südwesteisenbahnen: von Mohilew am Dnjestr nach Lipkany und von Oknizy nach Bjelzy, in einer Gesammtausdehnung von 214 Werst und am 15. November d. J. auf der Prinarew-Eisenbahn von der Station Lapy via Ostrolenka zur Station Malkin, in einer Ausdehnung von 133 Werst, unter Uebergabe des Betriebes der letzteren Bahn an die Warschau-Terespoler Eisenbahn.

Ferner wird von demselben Departement bekannt gegeben, dass am 16. November d. J. der regelmässige Passagier- und Waarenverkehr auf der schmalspurigen Zufuhrbahn der Kiew-Woronesher Eisenbahn von der Station Korenewo der Hauptlinie nach der Stadt Ssudsha in einer Ausdehnung von 37,5 Werst eröffnet worden ist.

Am 6. November d. J. ist der Passagier- und Waarenverkehr auf der Strecke Beslak-Petrowsk (Wladikawkaser Eisenbahn) eröffnet worden. Nunmehr ist auf der ganzen Petrowsker Zweiglinie der Wladikawkaser Bahn der Verkehr von Waarenzügen eröffnet. Die nunmehr vollständig dem Verkehr übergebene Linie hat eine Länge von 250 Werst und verbindet das Kaspigebiet mit dem grossen Russischen Eisenbahnnetz, was sowohl für den Handel des Kaspigebiets selbst, als auch für die Beziehungen zwischen den inneren Märkten Russlands und dem Kaspigebiet von grosser Bedeutung sein muss.

Als erster Transport aus diesem, auf dem neuen Wege erschlossenen, fruchtbaren Gebiete sind bereits, wie die Moskauer Zeitungen berichten, 23 Wagen mit Baumwolle, die aus Buchara in Petrowsk angekommen sind, von hier nach dem Innern Russlands befördert. In Petrowsk werden jetzt ferner, um den Handel diesem Hafen zuzuführen, 10 Naphtareservoire, jedes 150 000 Pud fassend, erbaut; die Reservoire sind so angelegt, dass das Naphta direkt in die Wagencisternen geleitet werden kann.

Man ersieht auch schon aus diesen wenigen und kurzen Andeutungen, dass der Handel sich anschickt den Verkehrsweg, den das Kaspische Innere mit dem konsumirenden Russland verbindet, auszunutzen.

Eröffnung der Moskau-Kasaner Eisenbahn.

Die jetzt fertiggestellte Eisenbahnlinie Moskau-Kasan wird gegenwärtig von einer Regierungskommission geprüft, an deren Spitze der Hauptinspektor der Russischen Eisenbahnen, Fürst Chilkow, steht. Die Abnahme der ganzen Bahnlinie wird am 2. oder 3. Dezember d. J. beendigt sein, sodass für den 3. oder 4. Dezember a. St. d. J. die feierliche Betriebseröffnung der ganzen Linie und die Grundsteinlegung zu einem städtischen Bahnhof in Kasan angesetzt ist.

Die neue statistische Abtheilung des Finanzministeriums.

Am 1. August d. J. wurde beim Departement für Eisenbahnangelegenheiten des Ministeriums der Finanzen eine besondere „statistische Abtheilung“ geschaffen, da die statistische Abtheilung des allgemeinen Kongresses der Vertreter der Russischen Eisenbahnen ihren Aufgaben nur sehr unvollkommen gerecht wurde, indem sie einmal in ihren Publikationen nicht viel mehr als blosses Rohmaterial lieferte, welches der Nationalökonom erst mühsam zu bearbeiten hatte, um es für die Zwecke der Volkswirthschaft nutzbar zu machen, sodann aber auch ihre Publikationen derart verspätete, dass beispielsweise die Daten über den Eisenbahntransport vieler wichtigen Frachten für das Jahr 1890 erst mehr als 2 Jahre später erschienen. Die neue statistische Abtheilung des Finanzministeriums fasst nun ihre Aufgabe ganz anders auf und hat schon jetzt, trotzdem sie erst einige Monate existirt, dieser Tage 5 Lieferungen publizirt bezüglich des Transports auf den Russischen Eisenbahnen im Jahre 1892. Die erste Lieferung enthält die Daten über den Transport von Spiritus, die zweite behandelt Cement, die dritte Traubenweine, die vierte und fünfte Thee und Reis. Die weiteren Lieferungen, die in Kürze folgen sollen, werden den Transport von Getreide und den Passagierverkehr behandeln. Ueber den Transport von Traubenweinen auf den Russischen Eisenbahnen im Jahre 1892 können wir folgende interessante Daten mittheilen: Insgesammt sind befördert 6 205 800 Pud, d. h. 500 000 Pud mehr als 1891. An erster Stelle steht der Transport Bessarabischen Weins, von dem die Südwestbahnen etwa 2 000 000 Pud befördert haben; Kaukasischer Wein ist von den Stationen der Transkaukasischen und der Wladikawkaser Bahn etwa 1 500 000 Pud befördert, Krimscher Wein von den Stationen der Losowo - Ssewastopoler und der Dshansk - Feodossischen Bahn etwa 150 000 Pud und über die Krimschen Häfen und Odessa, Nikolajew und Rostow etwa ebenso viel. Deutscher Wein ist

von den Eisenbahnen etwa 150 000 Pud befördert. Ausländischer Wein kommt auf die Eisenbahnstationen vorzugsweise in den Baltischen Häfen mit etwa 470 000 Pud, sodann in Odessa, Taganrog, Rostow und auf die Eisenbahnstationen an der westlichen Landesgrenze mit etwa 80 000 Pud.

Nachdem dem allgemeinen Kongress durch die Abnahme der statistischen Arbeiten ein sehr wesentlicher und bedeutungsvoller Theil seiner Arbeiten abgenommen worden ist und derselbe damit einen nennenswerthen Theil des ihm zugetheilten Arbeitspensums verloren hat, ist gegenwärtig beschlossen worden, den allgemeinen Kongress der Eisenbahnvertreter überhaupt eingehen zu lassen, und zwar hat der Finanzminister im Einvernehmen mit dem Minister der Verkehrsanstalten, zwecks Centralisation der Eisenbahnangelegenheiten in den Regierungsinstitutionen, die Entscheidung getroffen, dass vom 1. Januar 1894 ab der allgemeine Kongress aufzulösen und in die Ministerien der Verkehrsanstalten und Finanzen überzuführen ist. Das gesammte Tarifwesen wird sich im Departement für Eisenbahnangelegenheiten, der technische Theil hingegen im Eisenbahndepartement konzentriren. Kongresse werden künftig in diesen Departements unter Leitung besonders dazu von den Ministerien designirter Personen stattfinden.

Es werden somit in Zukunft von den Ministerien im Bedürfnissfalle Sachverständige hinzugezogen werden. Die bisher bestandene Organisation der sämmtlichen Eisenbahnen Russlands hört aber damit auf und wird eine direkte Interessenvertretung der Bahnen aufhören. (Wir verweisen auf den Artikel in der Nr. 57 S. 547 d. Ztg.: Bildung der Russischen Eisenbahngruppen und deren gegenwärtige Umgestaltung.)

Bei den Verhältnissen, wie sich dieselben in den letzten Jahren unter den Bahnen Russland herausgebildet haben, scheint es thatsächlich, dass der allgemeine Kongress den Vertretern der Russischen Eisenbahnen nur noch ein Gebilde war, dem scheinbar Rechte zustanden, in Wirklichkeit war der Kongress ohnmächtig und insofern ist es ja wohl angemessen, dass derselbe aufgehoben wird, weil dann wenigstens die enormen Kosten, welche der Apparat in Anspruch nimmt, erspart werden. Das ist die eine Seite der Sache, die andere ist aber die, dass jetzt die Regierung nicht mehr in die Lage kommen wird, die Meinung der Privatbahnen, und deren gibt es immerhin noch recht viele, zu hören und das muss bedauerlich erscheinen. Es wird vielleicht von Kennern der Verhältnisse gesagt werden, dass diese Meinungsäusserung bisher und namentlich in letzterer Zeit zu nichts geführt hat. Das mag zugegeben werden, im Augenblicke war es so, aber immer braucht ein derartiger anormaler Zustand doch nicht fortzudauern. Mit anderen leitenden Personen kommen auch wieder andere Anschauungen zur Geltung. Ist das vermittelnde Zwischenglied, der Kongress, aber erst einmal beseitigt, neu geschaffen wird er nie mehr werden. Nach dieser Richtung hin darf die Aufhebung des allgemeinen Kongresses thatsächlich im Interesse der Privatbahnen beklagt werden.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Nordostbahn.

Die Direktion der Nordostbahn wurde vom Bundesrathe eingeladen, das definitive Projekt für den Bahnhof Zürich ohne Verzug vorzulegen, alle Anordnungen zu treffen, dass nach der Genehmigung des Projektes mit den Arbeiten sofort begonnen werden kann, endlich über die Ausführung der Arbeiten ein Programm vorzulegen.

Die Linie Feldbach-Stadelhofen, Theilstück der rechtsufrigen Seebahn, kann laut Verwaltungsraths-Beschluss auf Ende Januar 1894 noch nicht eröffnet werden.

Jura-Simplonbahn.

Ueber den von der Jura-Simplonbahn der Thunerseebahn angebotenen Betriebsvertrag (an anderer Stelle wurde darüber berichtet) wird der Verwaltungsrath der Jura-Simplonbahn am 18. d. Mts. Beschluss fassen. Als weitere Traktanden sind Statutenrevision der Pensions- und Hilfskasse der Angestellten und Bahnhof Genf vorgesehen.

Thunerseebahn.

Die Thunerseebahn wird in den nächsten Tagen zu entscheiden haben, ob sie mit der Dampfschiffsgesellschaft des Thuner- und Brienzersees fusioniren will oder ihren Betrieb der Jura-Simplonbahn verpachten soll. Die Dampfschiffsgesellschaft macht folgende Offerte: Sie erbietet sich die Obligationenschuld mit 2 700 000 Frcs. zu übernehmen, ebenso die übrigen Verbindlichkeiten der Thunerseebahn auf 31. d. Mts.; endlich offerirt sie den Inhabern der voll einbezahlten Aktien der Thunerseebahn für je eine solche Aktie eine au porteur lautende Nachgangsaktie (Stammaktie) der Dampfschiffsgesellschaft im Betrage von 300 Frcs. zu übergeben. Das Anerbieten der Jura-Simplonbahn lautet: Die Uebernahme des Betriebes durch die Jura-Simplonbahn geschieht auf die Dauer von 10 Jahren. Die letztere Bahn gewährt ein Darlehen von 300 000 Frcs. zum Kurse von 76 % gegen 3. Hypothek der Thunerseebahn. Die Jura-Simplonbahn übernimmt die 933 nicht einbezahlten Aktien zum Nominalwerth. Sie erhebt ferner eine Gebühr von 10 % der Einnahmen, abgesehen von der Vergütung für Auslagen für den Betrieb.

Im allgemeinen sieht man die Offerte der Jura-Simplonbahn als die bei weitem günstigere an, namentlich deshalb, weil die Thunerseebahn dabei die selbständige Existenz nicht aufgibt und auf dies Weise, sobald die Verhältnisse im Oberland wieder günstiger werden, sich erholen kann. In der Landesgegend selbst ist man ebenfalls sehr für Uebernahme des Bahnbetriebes durch die Jura-Simplonbahn, da man dabei auf bessere Verkehrsverhältnisse hofft, als sie durch die Alleinherrschaft der Dampfschiffsgesellschaft entstehen würden.

Bahnhof Luzern.

Für die neue Bahnhofanlage in Luzern sind 45 Konkurrenzentwürfe eingegangen. Das Preisgericht hat folgende drei besten Projekte prämiirt: 2. Preis 3 000 Frcs., Projekt von W. Mösinger, Architekt in Frankfurt a. M.; 3. Preis 1 500 Frcs., Professor Hubert Stier, Hannover; 3. Preis 1 500 Frcs., Jean Bégnin, Architekt in Neuenburg (Schweiz).

Verstaatlichung der Schweizerischen Eisenbahnen.

Das Eisenbahndepartement hat mit einer Anzahl Eisenbahngesellschaften Vereinbarungen getroffen über die Zusammenfassung der Rückkaufsbedingungen der Konzessionen zum Zwecke einheitlicher Ertragsberechnungen. Es werden diese Abkommen der Bundesversammlung zur Genehmigung unterbreitet. Neben mehreren kleineren Bahnen betrifft es auch die Centralbahn.

Mitteleuropäische Zeit.

Der Bundesrath hat die Mitteleuropäische Zeit vom 1. Juni 1894 an als in Kraft erklärt für sämmtliche Schweizerischen Verkehrsanstalten. Es werden die betreffenden Verwaltungen eingeladen zur Mitternacht vom 31. Mai auf 1. Juni 1894 die Zeiger der Dienstuhren um 30 Minuten vorrücken zu lassen. Die Bahnverwaltungen sind eingeladen, die hauptsächlich dem Lokalverkehr dienende Züge, soweit thunlich, den lokalen Bedürfnissen entsprechend zu verlegen, um Störungen im bürgerlichen Leben beim Uebergang von der bisherigen zur neuen Zeit nach Möglichkeit vorzubeugen. Die Telegraphenverwaltung wird eingeladen, auch nach dem 31. Mai 1894 die Zeitangabe vom Neuenburger Observatorium in der bisher geübten Weise entgegenzunehmen und dieselbe auf die Mitteleuropäische Zeit zu reduziren.

Aus Frankreich.

Betriebseröffnung.

Die Westbahn hat am 12. November d. J. von der Linie Avranches-Domfront die eingeleisige Strecke Romagny-Domfront (27,095 km) mit den Zwischenstationen Mortain Bion, Barenton le Tilleul, Saint Cyr Saint Mars und Saint Roch (Haltestelle), und ferner das zweite Geleise der Strecke Romagny-Saint Hilaire du Harcouet eröffnet.

Strassenbahnen des Jura-Departements.

Durch Vertrag vom 26. Dezember 1892, genehmigt durch Verordnung vom 1. Februar 1893, hatte Alesmonières im Jura-Departement die Konzession für die Strassenbahn Lons le Saunier-Saint Claude nebst Zweigbahn nach Orgelet erhalten. Da die Bildung der bezüglichen Gesellschaft wegen finanzieller Schwierigkeiten nicht zustande kam, so hat der Konzessionsinhaber durch Vertrag vom 23. August d. J., genehmigt durch Verordnung vom 31. Oktober d. J., auf die Konzession unter der Bedingung verzichtet, dass die Bürgschaftssumme an ihn zurückgegeben wird und dass er von Erstattung der Vorarbeitungskosten an das Departement entbunden wird.

Verbandstarif für Dünger.

Von verschiedenen Seiten ist dem Minister der öffentlichen Arbeiten der Wunsch unterbreitet worden, dass die Klasseneintheilung und die Tarifbedingungen für Dünger, namentlich für solchen chemischer Art, einheitlich gestaltet werde. Der Minister erkennt an, dass die gegenwärtigen Tarife bereits grosse Erleichterungen für Dungstoffe bieten, aber er hält eine Verbesserung in dem Falle für nothwendig, wenn die Sendungen von einem Netz auf ein anderes übergehen; er hat infolge dessen die Gesellschaften durch Rundschreiben vom 14. November d. J. aufgefordert, sich zu verständigen und ihm entsprechende Vorschläge eines Verbandstarifs zu machen.

Tarifermässigung für Futtermittel.

Auf Veranlassung des Ackerbauministers hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahngesellschaften durch Rundschreiben vom 18. November d. J. aufgefordert, die infolge der Futternoth gewährte Tarifermässigung von 25 % für Futtermittel auch auf Mais- und Kartoffelrückstände auszudehnen.

Schaffung einer Eisenbahn-Abrechnungsordnung.

Durch Verordnung des Präsidenten der Republik vom 11. Juli d. J. wurde beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Ausarbeitung einer Abrechnungsordnung ein Ausschuss eingesetzt, in dem je zwei Vertreter des Staatsrathes, des Rechnungshofes, des Finanzministeriums und des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten Sitz und Stimme haben sollten (vgl. Nr. 65, S. 623 d. Ztg.). Der erste Präsident des Rechnungshofes hielt es aber zur besseren Vertheilung der Arbeit und, weil die zu leistende Arbeit gewöhnlich nicht Beamten vom Range der Oberräthe (conseiller maîtres) übertragen werde, für angemessen, dass der Rechnungshof nicht durch 2 Oberräthe, sondern durch einen Oberrath, einen vortragenden Rath (conseiller référendaire) 1. Klasse und einen vortragenden Rath 2. Klasse im Ausschuss vertreten werde. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem am 23. November d. J. an den Präsidenten der Republik gerichteten Berichte diese Gesichtspunkte geltend gemacht und zugleich beantragt, dass behufs Aufrechterhaltung des Gleichgewichts der Staatsrath nunmehr ausser durch den Vorsitzenden noch durch 2 Staatsräthe im Ausschuss vertreten werde. Der Präsident der Republik hat den Antrag des Ministers genehmigt.

Von der Balkan-Halbinsel.

Rumänien.

Der in Bukarest erscheinende „Curierul Financiar“ untersucht auf Grund der amtlichen Geschäftsberichte die Verkehrsentwickelung der Rumänischen Eisenbahnen während der letzten 2 Jahrzehnte; wir entnehmen diesen Ausführungen folgendes: Die Anzahl der beförderten Personen stieg von 647 944 im Jahre 1873 auf 2 906 862 in 1890, also um 349 %; nicht ganz in gleichem Maasse ist der Ertrag aus dem Personenverkehr gestiegen, nämlich von 4 169 519 auf 12 574 099 Frcs. Der durchschnittliche Ertrag aus dem Personenverkehr für 1 km Betriebslänge ist sogar in letzter Zeit zurückgegangen; er belief sich nämlich 1883 auf 6 826 Frcs., 1884 auf 6 343 Frcs., 1885 auf 5 800 Frcs., 1886 auf 5 801 Frcs., 1887 auf 5 096 Frcs., 1888 auf 4 945 Frcs., 1889 auf 4 876 Frcs., 1890 auf 5 204 Frcs. und 1891 auf 5 828 Frcs. Der plötzliche Rückgang im Jahre 1887 wurde durch die ausgedehnte Eröffnung von Neubaulinien veranlasst; im Jahre 1890 zeigt sich indessen schon wieder eine bedeutende Besserung, welche durch die neuerlichen Tarifermässigungen schnell gesteigert werden wird. Der Gepäckverkehr ist von 4 066 t (1873) auf 11 080 t (1890), also um 173 % gestiegen; der Ertrag aus diesem Verkehr erfuhr eine Zunahme von 180 434 auf 440 616 Frcs., also um 144 %. Diese im Verhältniss zur Steigerung des Personenverkehrs geringe Zunahme des Gepäckverkehrs lässt darauf schliessen, dass der Personenverkehr namentlich für kürzere Strecken, auf denen Gepäck in erheblichem Umfange nicht mitgeführt zu werden pflegt, zugenommen hat.

Der Eilgutverkehr ist von 1 188 t (in 1873) auf 19 125 t (in 1890), also um 1 510 % und der Ertrag daraus von 108 743 auf 1 018 833 Frcs., also um 837 % gestiegen. Beim Frachtgutverkehr ist eine Steigerung von 370 266 t (1873) auf 3 080 988 t (1890), also um 732 % eingetreten; dieser Steigerung des Verkehrs entspricht aber diejenige des Ertrages bei weitem nicht, denn dieser hat nur von 4 612 744 auf 22 723 932 Frcs., also um 393 % zugenommen. Die Direktion erklärt dieses Missverhältniss lediglich durch Einführung von Tarifermässigungen; man wird aber wohl annehmen müssen, dass auch die zu niedrigen Tarifen verfrachteten Massenwaaren in stärkerem Maasse zugenommen haben als die hochwerthigen Güter. So hat sich namentlich der Getreideverkehr von 168 311 t (1873) auf 1 230 376 t (1890), also um 631 % gesteigert. Einer ferneren erheblichen Verkehrssteigerung kann Rumänien entgegensehen, wenn im Jahre 1895 die Donaubrücke eröffnet und der Hafen Konstantza, der auch im Winter den Seeverkehr des Landes sichert, vergrössert sein wird.

Im Hinblick auf die zu erwartende Verkehrssteigerung sind eine ganze Reihe Erweiterungen der Bahnanlagen vorgesehen, für welche die Kosten von der Eisenbahndirektion auf 38 440 850 Frcs. veranschlagt sind; von dieser Summe entfallen 4 489 700 Frcs. auf die erste, 3 680 000 Frcs. auf die zweite, 5 530 500 Frcs. auf die dritte, 3 821 500 Frcs. auf die vierte, 4 620 400 Frcs. auf die fünfte und 7 578 750 Frcs. auf die sechste Inspektion, ausserdem 8 720 000 Frcs. auf den zweigeleisigen Ausbau der Strecke Bukarest-Marasesti (218 km). Die Verbesserungen beziehen sich auf die Dienstgebäude, Beamtenhäuser, Geleise, Bahnsteige, Signalstellwerke, Güterschuppen, Getreidespeicher, Brückenwaagen, feste Krahne und Laderampen.

Türkei.

Nach dem Bericht der Staatsschuldenverwaltung ist mit dem Bau der am 18./30. Mai 1892 konzessionirten Eisenbahn Salonik-Dedeagatsch am 14. Juni d. J. begonnen worden; die Arbeiten sollen im Jahre 1898 vollendet sein

Griechenland.

Der regelmässige Schiffsverkehr auf dem Kanal von Korinth ist am 9. November d. J. eröffnet worden; doch ist der Verkehr bisher noch sehr gering. Die Griechischen Schiffe benutzen ihn nicht, weil die Gebühren zu hoch sind und in Gold gefordert werden. Die Italienischen und Oesterreichischen trauen angeblich dem baulichen Zustand des Kanals nicht; nach dem vom Oesterreichischen Lloyd eingeforderten Gutachten eines Fachmannes müsse der Kanal noch vielfach verbessert werden. Der Hafen am Westende müsste vertieft und beleuchtet und ausserdem ein regelmässiger Lootsendienst eingerichtet werden.

Bücherschau.

Ueberblick über die Elektrotechnik. Sechs populäre Experimentalvorträge, gehalten im Physikalischen Verein zu Frankfurt a. M. von Dr. J. Epstein. Zweite, vermehrte Auflage. Mit 36 Abbildungen. Frankfurt a. M. Verlag von Johannes Alt. 1894. Ladenpreis broschirt 2 ℳ, gebunden 2,80 ℳ.

Bei dem vorliegenden Schriftchen ist dem Verfasser für die Art und Weise, wie er den Leser mit den Grundzügen der Elektrotechnik vertraut zu machen weiss, uneingeschränktes Lob zu zollen. Man meint nichts Geschriebenes vor sich zu haben, sondern den Lehrer selbst zu hören, wie er anschaulich und bilderreich den Anfänger geradezu spielend in den neuen Zweig der Wissenschaft einführt. Aber auch demjenigen, welcher sich mit den Dingen schon einigermaassen vertraut gemacht hat, muss es Freude bereiten, das Büchelchen nachzulesen und daran zu sehen, wie leicht eine in der richtigen Weise vorgetragene Sache verständlich gemacht werden kann. Dass ein Gebiet, wie es die elektrotechnische Wissenschaft bereits heute darstellt, nicht auf einem Raum von 89 Seiten auch in den Einzelheiten erschöpfend behandelt sein kann, versteht sich von selbst; ein Mehr aber würde den Zweck und den Nutzen der Schrift nur beeinträchtigt haben. Leider kranken von der grossen Fülle litterarischer Erscheinungen auf elektrotechnischem Gebiete nicht wenige daran, dass sie für den Nichtelektriker zu gründlich sind und auch auf Anschaulichkeit nicht soviel Gewicht legen, wie für diesen erwünscht sein muss.

Man sieht dem Umfang des Heftchens die Reichhaltigkeit des Stoffes auf den ersten Blick an. Im ersten Vortrag wird über die Grundbegriffe, den Unterschied von Gleich- und Wechselstrom, über Stromstärke und Spannung, im zweiten über den elektrischen Widerstand, die chemischen Wirkungen des Stromes, Galvanostegie, Akkumulatoren und Elemente gesprochen. Der Elektromagnetismus, der Telegraph und das Telephon finden im dritten, der Gramme'sche Ring, das dynamoelektrische Prinzip, die Gleichstrommaschine und der Elektromotor im vierten Vortrag ihre Erläuterung, während für die Wechselstrommaschine, Glühlicht und Bogenlicht, sowie die Transformatoren der fünfte Vortrag angesetzt ist. Der Begriff des elektrischen Effekts und die Arten der Vertheilungssysteme sind im sechsten Vortrag entwickelt. Das Büchelchen lässt also keinen Zweig der Elektrotechnik unberührt und ebnet somit den Weg für ein tieferes Eindringen in den Stoff nach jeder Richtung.

Auch äusserlich ist die Schrift im ganzen ansprechend ausgestattet, doch würde bei den Abbildungen in den späteren Auflagen, die zweifellos zu erwarten sind, mehr Gewicht auf Gefälligkeit und ausreichenden Maassstab gelegt werden können.

Die Anschaffung der Schrift, die übrigens durch den Preis sehr erleichtert wird, kann nicht genug empfohlen werden.

Nachruf.

Durlach †.

In Hannover ist der Geheime Regierungs- und Ober-Baurath a. D. Durlach im Alter von 75 Jahren gestorben. Derselbe trat nach einer 50jährigen verdienstvollen Thätigkeit im Staatsdienste, während welcher es ihm vergönnt war bei der Entwickelung des Deutschen Eisenbahnwesens in erfolgreichster

Weise thätig mitzuwirken, vor zwei Jahren in den Ruhestand. Geboren war der Verewigte am 22. März 1819 zu Klein-Grindau, Amt Neustadt a. R.; sein Studium machte er auf der Polytechnischen Hochschule in Hannover. Im Jahre 1855 wurde Durlach zum Referenten bei der Königlichen Generaldirektion der Hannoverschen Eisenbahnen und Telegraphen ernannt; 1857 erfolgte seine Ernennung zum Königlichen Baurath. Beim Uebergang der Eisenbahnen in Preussische Verwaltung wurde derselbe 1866 als Hilfsarbeiter in das Handelsministerium nach Berlin berufen und im darauf folgenden Jahre zum Geheimen Regierungsrath und Mitglied der Direktion der Hannoverschen Staatsbahnen ernannt. In dieser Stellung wurde er mit der Oberleitung einer grossen Anzahl umfangreicher Neu- und Umbauten im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover betraut, u. a. mit dem Umbau der Bahnhöfe in Hannover, Hildesheim, Bremen usw. 1880 erfolgte seine Ernennung zum Ober-Baurath und Abtheilungsdirigenten und 1888 zum ständigen Vertreter des Präsidenten.

Personalnachrichten.

Hessen.

Dem Ober-Betriebsinspektor Dittmar bei der Main-Neckarbahn ist der Charakter als Baurath ertheilt worden.

Der Regierungs-Baumeister Jordan ist zum Ministerialsekretär beim Ministerium der Finanzen und der Steuerassessor Kriegk zum Ober-Güterinspektor bei den Oberhessischen Eisenbahnen ernannt worden.

Der Eisenbahn-Bauassessor Langgässer ist von Mainz nach Giessen zur Verwaltung der Oberhessischen Eisenbahnen versetzt.

Der Ober-Güterinspektor Nies bei den Oberhessischen Eisenbahnen ist gestorben.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Goleniewicz, bisher in Breslau, als Mitglied an das Betriebsamt (Stargard-Posen) in Posen und Werren, bisher in Posen, als Mitglied an das Betriebsamt in Altena.

Zu Eisenbahn-Bauinspektoren sind ernannt: der Regierungs-Baumeister des Maschinenbaufaches, Detzner in Breslau, unter Verleihung der Stelle eines Eisenbahn-Bauinspektors im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau und der Regierungs-Baumeister des Hochbaufaches, Adams in Köln, unter Verleihung der Stelle eines Mitglieds des Betriebsamts (Köln-Düren) in Köln.

Gestorben sind: die Regierungs- und Bauräthe Zillessen, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) in Köln und Sarrazin, Mitglied des Betriebsamts in Paderborn, ferner der Eisenbahn-Bauinspektor Heer, Vorstand des Materialienbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Eröffnung des Betriebes auf der Endstrecke Velten-Cremmen der Nebeneisenbahn Schönholz-Cremmen. Am 20. Dezember d. J. wird die Endstrecke Velten-Cremmen der Nebeneisenbahn Schönholz-Cremmen nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen werden. Die Stationen Vehlefanz und Cremmen erhalten volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, die Station Schwante nur solche für Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr.

Mit demselben Zeitpunkte werden die Abfertigungsbefugnisse der seit dem 1. Oktober d. J. im Betriebe befindlichen Station Schönholz auf die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren erweitert.

Der Frachtberechnung werden, soweit direkte Entfernungen und Frachtsätze am Tage der Betriebseröffnung noch nicht eingeführt sind, im Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen die bei Anstoss der nachstehenden Entfernungen an die für Lagerhof bei Gesundbrunnen oder Hermsdorf i. d. M. sich ergebenden jeweilig niedrigsten Gesammtentfernungen zu Grunde gelegt:

	Lagerhof bei Gesundbrunnen	Hermsdorf i. d. M.
	Kilometer	
Schönholz	4	7
Vehlefanz	31	34
Schwante	33	37
Cremmen	37	41

Der Fahrplan für die zur Eröffnung gelangende Endstrecke ist bereits bei Gelegenheit der Betriebseröffnung auf der Anfangsstrecke bekannt gemacht worden und auch in dem allgemeinen Fahrplane vom 1. Oktober d. J. enthalten.

Berlin, im Dezember 1893. (2741MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnungen von Stationen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Januar 1894 wird der an der Bahnstrecke Jüterbog-Röderau zwischen den Stationen Oehna und Wendisch-Linda neu errichtete Haltepunkt Zellendorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Bis auf weiteres werden an dem neuen Haltepunkt anhalten:
in der Richtung nach Jüterbog die Züge Nr. 45, 47 und 49,
in der Richtung nach Röderau die Züge Nr. 46, 48 und 50.

Erfurt, den 12. Dezember 1893. (2742)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. (Theil II, Heft Nr. 5 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen.)

Mit sofortiger Gültigkeit gelangen für die nachstehenden Stationen folgende ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 2b (für Stammholz etc.) zur Einführung:

Von oder nach	Friedrichsfeld M. N. B.	Heidelberg M. N. B.	Schwetzingen M. N. B.
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Heidingsfeld Bayer. St. B.	0,51	—	0,51
Wertheim Bayer. St. B.	0,50	0,47	0,50
Würzburg Bayer. St. B.	0,53	0,50	0,53

München, den 12. Dezember 1893. (2743)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Januar 1894 treten Frachtsätze für den Klassengut-Verkehr zwischen Hohenfichte einerseits und Wien (K. F. J. B., K. F. N. B., K. E. B., Oe. N. W. B., St. E. G.), Nussdorf, Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee, Klosterneuburg-Weidling, Korneuburg, Stadlau, Wien (Lagerhaus, Praterkai) und Wien (Donaukaibhf.) andererseits in Kraft, die bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 18. Dezember 1893. (2744)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburgische Staatsbahn. Staatsbahn-Verkehr Köln (linksrheinisch) etc.-Oldenburg. Zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Mai 1893 gelangt mit dem 1. Januar 1894 der Nachtrag I zur Ausgabe. Ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen enthält der Nachtrag anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Kölner Güterbahnhöfe.

Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren. (2745B)

Oldenburg, den 15. Dezember 1893.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oestereichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 wird die Station Stupno-Bras der K. K. priv. Böhmischen Westbahn mit den für Radnitz vorgesehenen Frachtsätzen und Entfernungen in den Ausnahmetarif für den Transport mineralischer Kohlen etc., Theil V, Heft Nr. 3 vom 1. Mai 1892 aufgenommen.

Die im Tarif für die seitherige Station Radnitz der K. K. priv. Böhm. Westbahn enthaltenen Frachtsätze gelten auch für die neu eröffnete Station gleichen Namens.

München, im Dezember 1893. (2746)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1894 tritt für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der K. K. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen, der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-Ungarischen Staatseisen-

bahn-Gesellschaft, sowie der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Böhmen und Station Iglau in Mähren), ferner der Station Reichenberg der K. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und in Tirol gelegenen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen andererseits ein neuer Tarif, Theil II, in Kraft.

Der gleichnamige Tarif, Theil II, vom 1. Juni 1892 wird nebst den hierzu gehörigen Nachträgen I—III hierdurch aufgehoben und ersetzt.

Exemplare des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen sowie beim Materialdepot der unterfertigten Stelle zum Preise von 4 Kronen 70 Heller = 4 *M.* für das Stück erhältlich.

München, den 14. Dezember 1893. (2747)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Kohlenverkehr aus dem Ruhrgebiet nach den Rheinhäfen zu Duisburg, Hochfeld und Ruhrort Hafen. Am 1. Februar 1894 tritt an Stelle des Tarifs vom 1. April 1889 ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, durch welchen die nicht durchweg auf kippfähige Wagen verladenen Sendungen für die Kipptrichter auf die Verfrachtung nach dem allgemeinen Kohlentarife verwiesen werden. Ferner wird der Artikel Gaskoks von der Beförderung zu den Sätzen des Ausnahmetarifs ausgeschlossen, nachdem diese Beschränkung bereits seit dem 1. Oktober 1892 eingeführt ist Im übrigen enthält der neue Ausnahmetarif ausser den inzwischen eingetretenen Aenderungen und Ergänzungen lediglich die bisherigen Frachtsätze.

Köln, den 12. Dezember 1893. (2748
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Kohlenverkehr. Am 27. Dezember d. J. kommt der Nachtrag II zum Heft I des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom 1. April 1892 im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Verkehre zur Einführung, enthaltend Beschränkung der Anwendung der Frachtsätze für die Stationen Angleur und Liége-Guillemins der Belgischen Staatseisenbahnen. Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 15. Dezember 1893. (2749)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1894 gelangt zum Theil III, Tarifheft Nr. 3 vom 1. Oktober 1889 (Böhmisch - Mährisch - Süddeutscher Ausnahmetarif für Getreide etc.) der IV. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und des Nachtrages III anderweitige Tarifbestimmungen für die Einlagerung (Reexpedition).

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

München, im Dezember 1893. (2750)
Generaldirektion
der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Theil II, Hefte A, B und C (Gemeinschaftliche Hefte) vom 1. Januar 1894. Seite 2 dieser Tarife erhält die Bestimmung über die Aufhebung von Tarifen unter a) folgenden Wortlaut:

a)

„Theil II (Allgemeines Heft), vom 1. August 1888 nebst Nachtrag, ausnahmlich der Bestimmungen über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen unter B auf Seite 7/8, welche bis auf weiteres in Kraft bleiben.“

Ferner wird im Gemeinschaftlichen Heft, Theil II Heft A vom 1. Januar 1894 Seite 2 unter „Geltungsbereich etc.“ die Bestimmung b) durch folgende ersetzt:

b)

„Theil III, Heft Nr. 1 vom 1. Oktober 1889 (Ausnahmetarif für Getreide usw., Kleie, Oelkuchen und leere Säcke);“

und hat weiter die erste Zeile der Anmerkung auf Seite 6 dieses Tarifhefts zu lauten: „In den Frachtsätzen der auf Seite 2 — Geltungsbereich unter a), b) und c) etc.“

München, im Dezember 1893. (2751)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Theil II Tarifhefte 1—6 (Klassentarife). Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 gelangt zu den vorbezeichneten Tarifheften ein gemeinschaftlicher Nachtrag zur Einführung, welcher Frachtsätze der allgemeinen Tarifklassen für die Station Innsbruck der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, sowie für die Stationen Ala, Auer, Blumau, Bozen - Gries, Brixen, Bruneck, Franzensfeste, Hall, Innsbruck, Jenbach, Lavis, Lienz, Neumarkt - Tramin, Niederdorf, Roveredo, Salurn, St. Michele, Schwaz, Sterzing, Trient, Waidbruck und Wörgl der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft enthält.

Der Nachtrag wird auf Bestellung von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich abgegeben.

München, im Dezember 1893. (2752)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Eisensendungen von Zwickau nach Berlin. Allen denjenigen, welche in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1894 mindestens 600 000 kg Eisen und Stahl des Spezialtarifes II von Zwickau im direkten Verkehre nach den nachstehend genannten Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen zur Beförderung bringen, vergüten wir, sofern der Tarif für den Berlin - Sächsischen Güterverkehr angewendet worden ist, gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe folgende Beträge:

a) im Verkehre mit Berlin, Anhalt-Dresdner Bahnhof 0,04 *M.* für 100 kg,
b) im Verkehre nach Berlin, Stettiner Bahnhof, Lagerhof b. Gesundbrunnen, Wedding und Wilmersdorf-Friedenau 0,01 *M.* für 100 kg.

Dresden, den 13. Dezember 1893. (2753)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Mit sofortiger Gültigkeit gelangen für Zucker aller Art, welcher Schweizerischerseits zum Eingang in die Schweiz verzollt wird, direkte Frachtsätze von Gross-Gerau nach unserer Station Basel in Höhe derjenigen zur Einführung, welche im Verkehr von Gross - Gerau nach Badisch Basel bestehen.

Strassburg, den 13. Dez. 1893. (2754)

Vom 1. Dezember d. J. an ist die Haltestelle Woltwiesche als Versandstation in die Ausnahmetarife für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen und für Mergel zum Düngen sowohl hinsichtlich des diesseitigen Lokalverkehrs als auch des Verkehrs mit den übrigen Königlich Preussischen Staatsbahnen und der Grossherzoglich Oldenburgischen Bahn aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfragen.

Hannover, den 14. Dezember 1893. (2755)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main - Neckarbahn. Zum Main-Neckarbahn-Belgischen Kohlen-Ausnahmetarif vom 15. Juni 1892 tritt am 1. Januar 1894 der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Aufnahme der diesseitigen Station Weinheim, sowie Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Exemplare des Nachtrages sind durch unsere Güterabfertigungen zu beziehen.

Darmstadt, den 8. Dezember 1893. (2756)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1894 treten zum Gütertarif, Heft Nr. 1 und 3 die Nachträge 1 und 5 in Kraft, enthaltend Ergänzungen und Aenderungen der besonderen Bestimmungen, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der Crefelder Eisenbahn und Berichtigungen. Die Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 15. Dezember 1893. (2757)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Für Steine des Spezialtarifs III in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg tritt zwischen Röslau und Köln Gereon am 15. d. Mts. ein Ausnahmefrachtsatz von 1,27 *M.* für 100 kg in Kraft.

Köln, den 15. Dezember 1893. (2758)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. An Stelle der im Nachtrag 2 zum Magdeburg-Bayerischen Gütertarif angegebenen Lokalbahnzuschläge für die Stationen Grafenwiesen und Zellerthal der Bayerischen Lokalbahn Kötzting-Lam gelangen fortan ermässigte Beträge zur Berechnung, welche bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion zu erfahren sind.

Die Bayerische Station Luhe hat die Bezeichnung Luhe - Wildenau erhalten. Die Bayerische Haltestelle Poing ist am 10. Dezember d. J. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet worden.

Magdeburg, den 13. Dez. 1893. (2759)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit wird die zwischen den Stationen Nauen und Paulinenaue des Direktionsbezirks Altona belegene Haltestelle Berger - Damm in den Nord-Ostsee-Verbandsgütertarif einbezogen. Die direkte Abfertigung bleibt jedoch auf den Wagenladungs-Güterverkehr beschränkt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze er-

theilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Altona, den 11. Dezember 1893. (2760)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Januar 1894 treten innerhalb des Vieh- etc. Tarifs Bromberg-Westliche Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze für Pferde und sonstiges Vieh in Wagenladungen im Verkehr zwischen Göttingen und Hildesheim, Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg andererseits in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 13. Dezember 1893. (2761)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Stationen Reinickendorf (Dorf), Heiligensee - Güterstation und Hennigsdorf für den Viehverkehr. Vom 20. Dezember d. J. ab findet auf den an der Strecke Schönholz-Cremmen gelegenen Stationen Reinickendorf (Dorf), Heiligensee-Güterstation und Hennigsdorf auch die Abfertigung von lebenden Thieren statt.

Berlin, im Dezember 1893. (2762MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Februar 1894 gelangt Theil II Heft 3 des **Oesterreichisch - Ungarisch-Bayerischen Verbandsgütertarifs** zur Einführung.

Dasselbe enthält Frachtsätze zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Böhmen, einschliesslich der Station Iglau), dann zwischen Tetschen, Station der K. K. priv. Böhmischen Nordbahngesellschaft, Iglau und Tetschen, Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, Bodenbach und Kralup, Stationen der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, einerseits und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Lokalbahn Asch-Rossbach andererseits.

Aufgehoben werden durch diesen Tarif die nachbenannten Tarife nebst Nachträgen beziehungsweise Frachtsätze und sonstigen hierzu erlassenen Verfügungen:

1. Tarifheft II für den Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr vom 1. April 1879.
2. Tarifheft III für den Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr vom 1. April 1879.
3. Die im Tarifheft V für den Mährisch-Böhmisch - Bayerisch - Vorarlberger Güterverkehr vom 20. August 1880 enthaltenen Frachtsätze für Tetschen, Station der K. K. priv. Böhmischen Nordbahngesellschaft und der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn.
4. Ausnahmetarif für den Transport von Twist aus Bayern nach Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), der K. K. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der K. K. priv. Dux - Bodenbacher Eisenbahn, der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn, der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie nach Bodenbach, Station der priv. Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. September 1884.
5. Ausnahmetarif für die Beförderung von Cement von den Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen Kiefersfelden und Kufstein nach Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der in Verbindung mit diesen verwalteten Eisenbahnen (Kaiser Franz Josefbahn, Eisenbahn Pilsen - Priesen [Komotau], Rakonitz - Protiviner Bahn, Böhmisch-Mährische Transversalbahn, Dux-Bodenbacher Eisenbahn, Prag-Duxer Eisenbahn), der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien) vom 1. Juni 1890.
6. Ausnahmetarif für die Beförderung von Kaolin und Thonerde im Verkehre zwischen Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. Oktober 1891.
7. Ausnahmetarif für die Beförderung von Düngemitteln und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation von Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen nach Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen vom 1. Januar 1892.

München, den 14. Dezember 1893. (2763)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Böhm. Nordbahn. Einführung eines neuen Anhanges zum Lokalgütertarif vom 15. August 1889. Mit 1. Januar 1894 tritt ein neuer Anhang zum Lokalgütertarif vom 15. August 1889, enthaltend ermässigte Kartirungssätze für spezielle Artikel in einzelnen Relationen, in Wirksamkeit, wodurch der gleichnamige Anhang vom 1. Januar 1893 ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare dieses Anhanges können bei der Direktion der K. K. priv. Böhm. Nordbahn, beziehungsweise durch die gesellschaftlichen Stationen zum Preise von 10 kr. pro Stück bezogen werden.

Prag, den 15. Dezember 1893. (2764)

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Einführung eines neuen temporären Anhanges zum Tarife, Theil II, für den Eil- und Frachtgüter-Transport etc. des Hauptbahnnetzes der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. Januar 1894 tritt ein neuer temporärer Anhang zu dem ab 1. Januar 1893 gültigen Tarife, Theil II, für den Eil- und Frachtgüter-Transport etc. auf dem Hauptbahnnetze der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, gültig bis auf Widerruf, enthaltend ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in verschiedenen Relationen, in Kraft.

Durch denselben wird gleichzeitig der temporäre Anhang vom 1. Januar 1893 zu dem gleichnamigen, vom 1. Januar 1893 gültigen Tarife ausser Wirksamkeit gesetzt. — Insoweit jedoch in einzelnen Relationen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bezüglichen bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Februar 1894 in Geltung.

Exemplare desselben können zum Preise von 10 kr. pro Stück bei der Direktion und in den grösseren Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 13. Dezember 1893. (2765)

Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung von Tarifnachträgen. Zu den Tarifen Theil III, Heft 1 und 2 des Oesterr-Ungar - Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1893 tritt am 1. Januar 1894 je ein Nachtrag I in Wirksamkeit, welcher Abänderungen der Tarifbestimmungen, Abänderung infolge Eröffnung der Station Gordola-Val Verzasca, abgeänderte Frachtsätze, Berichtigungen usw. enthält.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von je 10 Hellern = 5 kr. Oesterr. Währ. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 14. Dezember 1893. (2766)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtermässigung für den Transport der Dr. Emil Holub'schen Ausstellungsobjekte von Wien Oe. N. W. B. nach Tetschen Oe. N. W. trs. mit der Bestimmung für das Ausland. Für die in rubro angeführten Transporte tritt unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt enthaltenen speziellen Bedingungen folgender Frachtsatz pro 100 kg im Kartirungswege, längstens bis Ende Dezember 1894 in Kraft:

Von	Nach	Aufgabe in beliebigen Mengen
Wien Oe.N.W.B.	Tetschen Oe.N.W.B.trs.	120 kr.

Wien, am 12. Dezember 1893. (2767)
Oesterr. Nordwestbahn.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. (Bestimmungen bezüglich der Kursdifferenzen.) Ab 1. Januar 1894 werden die in den Tariftheilen II Heft 3 und 4 enthaltenen Frachtsätze um bestimmte Beträge (Kursdifferenzen) gekürzt, deren Höhe aus den mit dem gleichen Tage in Gültigkeit tretenden Tarifanhängen zu ersehen ist. Exemplare dieser Anhänge sind bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 16. Dezember 1893. (2768)
Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Ausgabe einer vom 1. Januar 1894 gültigen Neuauflage des Lokal-Gütertarifes der K. K. Oesterr. Staatsbahnen Theil II, Heft 1 und 2. Die mit 15. Januar 1893 herausgegebene Auflage des Lokaltarifes für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den K. K. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen vom 15. Juli 1892 wird unter Berücksichtigung der durch die

Nachträge I—VII rücksichtlich des Heftes 1 und
„ I—IV rücksichtlich des Heftes 2

eingeführten Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen durch eine Neuauflage, gültig vom 1. Januar 1894, ersetzt.

Diese neue Ausgabe des Lokaltarifes

(Heft 1 und 2) enthält ausser der Einbeziehung der vorerwähnten Nachträge noch folgende wesentliche Aenderungen und Ergänzungen:

1. Einbeziehung des Artikels Borke in den Ausnahmetarif V c;
2. Aufhebung des Ausnahmetarifes XI;
3. Neuauflage der Anhänge, enthaltend ermässigte Frachtsätze für einzelne Relationen.

Durch diese neue Ausgabe des Lokaltarifes tritt die Auflage desselben vom 15. Januar 1893 sammt allen Nachträgen ausser Kraft.

Insoweit in dieser neuen Ausgabe Erschwerungen bezw. Erhöhungen gegenüber der Auflage vom 15. Januar 1893 eintreten, gelten die bezüglichen Bestimmungen bezw. Frachtsätze erst ab 1. Februar 1894.

Exemplare dieser Neuauflage sind um den Preis von
2 fl. für Theil II, Heft 1 und
1 „ „ „ II, „ 2
durch die K. K. Generaldirektion, sowie durch die Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen zu beziehen.

Wien, am 12. Dezember 1893. (2769)
Die K. K. Generaldirektion.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Herausgabe von Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern. Mit 1. Januar 1894 gelangen auf Grund der Lokaltarife ausgearbeitete Stationstarife für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädterbahn für die Stationen: Barcs, Bozen-Gries, Budapest, Cormons, Csáktornya, Divacca, Ebenfurth, Grammat-Neusiedl, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Kufstein, Laibach, Leoben, Leobersdorf, Sopron, Spielfeld, Székesfehérvár, Sziszek, Szombathely, Uj-Szöny, Villach, Wien, Wr. Neustadt, Wörgl, Zágráb, Zákány, Zala-Szt. Iván, Zapresic, sowie für Peri transit zur Herausgabe.

Exemplare dieser Stationstarife sind bei der gesellschaftlichen Betriebsdirektion in Budapest, sowie durch die Stationen (in Wien, Südbahnhof, bei der Kasse Nr. 5 für Rundreisebillets) zum Preise von 4 Kronen pr. Exemplar zu beziehen.

Wien, am 12. Dezember 1893. (2770)

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband, Verkehr mit Oesterreich. (Einführung neuer Frachtsätze für Düngemittel und Erze.) Ab 1. Januar 1894 bis auf weiteres längstens jedoch bis Ende Dezember 1894 gelangen zwischen den Stationen Aussig, Budweis, Dobrenic-Sirowatka, Kasniau, Kralup, Marchegg, Nussdorf, Opatowitz, Olmütz, Pecek, Prerau, Radnitz, Slatinan, Schönweid-Fabrik und Wien (K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N. W. B. und St. E. G.) einerseits und den Deutschen Hafenstationen Bremen, Hamburg, Stettin etc. andererseits Ausnahmefrachtsätze für

I. Düngemittel

A. Phosphate, mineralische, roh und gemahlen (z. B. Apatit, Phosphorit),
B. Guano aller Art, Knochenasche, Knochenkohlenabfall, Knochenmehl, Superphosphat (saurer phosphorsaurer Kalk).

II. Erze

bei Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht, zur Berechnung.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze ertheilen die Verbandsverwaltungen Auskunft.

Wien, den 15. Dezember 1893. (2771)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Der am 31. Dezember 1893 fällige Zinsenkupon unserer Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wird u. z. jener der
Schuldverschreibungen lit. A. pr. 1 500 M. D. R. W. mit 30 M. D. R. W.,
jener der
Schuldverschreibungen lit. B. pr. 300 M. D. R. W. mit 6 M. D. R. W.
vom 2. Januar 1894 an bei nachstehenden Zahlstellen eingelöst:
in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Teplitz, am 15. Dezember 1893. (2772)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

5. Verdingungen.

Lieferung von Wagenbestandtheilen. Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1894/95 erforderlichen
a) 76 Stück Wagen-Achswellen aus Flussstahl,
b) 2 450 Stück Gussstahl-Spiralfedern,
c) 1 130 Stück Bufferhülsen bezw. Bufferkreuze, 2 280 Stück Bufferstangen, 3 000 Stück Schraubenkuppelungen, 1 000 Stück Sicherheitskuppelungen und 500 Stück Zughaken
soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen nebst Zeichnungen und die zu Angeboten zu benutzenden Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauerufer-strasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben, unter der Angabe, ob solche für Achswellen oder Spiralfedern oder für Bufferhülsen etc. gewünscht werden, gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 1 M. für jede Gruppe bezogen werden.

Die an das vorbezeichnete Büreau einzusendenden Angebote werden in dem vor demselben
am 30. Dezember 1893, Vormittags 11 Uhr,
stattfindenden Termine eröffnet.
Der Zuschlag erfolgt bis zum
15. Januar 1894.

Magdeburg, den 11. Dez. 1893. (2773)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausschreibung von Betriebsmaterialien betreffend. Die Lieferung der im Jahre 1. April 1894/95 erforderlichen Betriebsmaterialien und zwar:
Gruppe II: Stearinlichte, Seife, Graphit, Stärkegummi (Dextrin), Chlorkalk, Desinfektionspulver, gereinigte Carbolsäure, Zündhölzer und Weizenstärke;
Gruppe III: Gewichts- und Plombirschnur, Bindestränge, Bindfaden, Glas- und Glimmercylinder, Lampenglocken, gläserne Petroleumbehälter, Banddochte, Cylinderdochte, wollene und baumwollene Fadendochte, Dochte für Blitzlampen, Strauch- und Piassavabesen, grobe Leinwand, Werg, Putzwolle, Fackeln, Plomben,
Gruppe IV: Batteriestand-, Einsatz- und Ballongläser, Kupfervitriol, Bittersalz, Isolatoren, Zinkcylinder, Kupferpole, verzinkter Telegraphen-Leitungsdraht, Kupferdraht, eiserne Spannkonsole und blaue Apparatfarbe
soll verdungen werden. Termin: 12. Januar 1894, Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36, an welches Angebote versiegelt und postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Betriebsmaterialien" einzusenden sind. Lieferungsbedingungen und Angebotstabellen liegen im unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Einsendung von 50 ₰ baar oder in Briefmarken zu 10 ₰ für jede Gruppe postpflichtig bezogen werden. In den Anträgen ist die Gruppe zu bezeichnen, für welche die Bedingungen verlangt werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach dem Termin.

Breslau, den 15. Dezember 1893. (2774)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

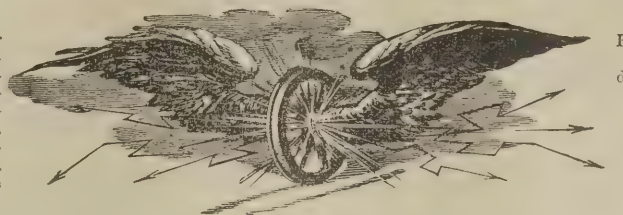
Am 16. Januar 1894, Mittags 12 Uhr, kommen in unseren Geschäftsräumen hier — Kirchplatz Nr. 1 — alte für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbare, auf den Bahnhöfen Löcknitz, Pasewalk, Anklam und Greifswald lagernde Materialien als Schienen, Kleineisenzeug, Herzstücke und sonstige Weichentheile, Guss-, Schmelz- und Schmiedeeisen etc. im Wege des schriftlichen Angebots zum Verkauf. Angebote sind auf vorgeschriebenem Formulare, verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Materialien" bis zum obenbezeichneten Termine, in welchem die Eröffnung in Gegenwart der erschienenen Bieter erfolgen wird, portofrei an uns einzusenden. Die Bedingungen nebst Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien liegen während der Dienststunden in unserem Geschäftszimmer, in der Börsenregistratur in Berlin sowie bei der 6. Bahnmeisterei in Pasewalk, 9. Bahnmeisterei in Löcknitz, 16. Bahnmeisterei in Anklam und 19. Bahnmeisterei in Greifswald zur unentgeltlichen Einsicht aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Angebotformulare gegen portofreie Einsendung von 1,50 M. von dem Büreauvorsteher Noack hier bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Stettin, den 15. Dezember 1893. (2775MG)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Stettin-Stralsund).

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 5.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 100. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 23. Dezember 1893.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 20. Dezember 1893.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt Nr. 24 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 30. d. Mts.

Inhalt:

Ueber die Anlage der Deutschen Gütertarife.

Von Eisenbahnoffizial **G. Muschweck.**

Seit der allgemeinen Annahme einheitlicher Grund- und Streckentaxen haben sich die Deutschen Eisenbahn-Gütertarife wesentlich vereinfacht. Sie enthalten nur mehr die besonderen reglementarischen Bestimmungen und Tarifvorschriften, die Entfernungen zwischen den Verbandsstationen und die Frachtsätze der Ausnahmetarife, während die normalen Frachtsätze aus der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle zu entnehmen sind.

Dass die Tarife noch einfacher und übersichtlicher gestaltet werden könnten, soll in den nachstehenden Zeilen nachgewiesen werden.

Vor allem wären aus den Verbands-Gütertarifheften (Theil II) auszuscheiden und in die Verkehrsordnung bezw. das Vereins-Betriebsreglement (Theil I Abschnitt A) zu übernehmen alle jene reglementarischen Zusatzbestimmungen, welche allgemeine Geltung haben. Hierunter fallen die Zusatzbestimmungen über die postzwangspflichtigen Güter, über die Güter, welche von der Beförderung über Flüsse und Seen ausgeschlossen sind, über die Zulassung von Frachtbriefvorschriften für Eisenbahn-Regiegüter, über die Beförderung von Getreide in loser Schüttung, über polizeiliche Vorschriften u. dergl.

Der Umstand, dass diese Zusatzbestimmungen nur in gewissen Relationen zu beachten sind (z. B. bei Abfertigung von Gütern über den Bodensee), oder dass einzelne Bestimmungen von vereinzelten Bahnen nicht angenommen sind, soll von deren Aufnahme in den Theil I nicht abhalten. Im letzteren Falle genügt es, die Ausschlussbahnen in einer Anmerkung zu benennen.

Auch die allgemeinen oder von der Mehrzahl der Deutschen Bahnen angenommenen Tarifvorschriften über die ausnahmsweise Behandlung gewisser Güter, wie über die eilgutmässige Beförderung von Obst und Gemüse bei Aufgabe mit weissem Frachtbriefe, über die Begleitung von Bienen-, Brieftauben-, Fischbrutsendungen, könnten aus den einzelnen Verbands-Gütertarifen in den Theil I, Abschnitt B übergeführt werden.

In den allgemeinen Tarifvorschriften (Theil I) wäre auch eine Erläuterung über die Art und Weise der Er-

mittelung der Tarifentfernungen und der Frachtsätze unter Hinweis auf die Unterlagen (Stationsverzeichnisse, Gütertarife, Tariftabellen) und unter Beifügung von Beispielen aufzunehmen.

In einer Vorbemerkung zum allgemeinen Nebengebühren-Tarife (Theil I, Abschnitt C) wären die Bahnen zu nennen, die die Nebengebühren noch nach ihren Lokaltarifen erheben.

Ferner wären aus den Gütertarifen (Theil II) alle Bestimmungen über die Abfertigungsbefugnisse und -Beschränkungen der Verbandsstationen auszumerzen. Hierfür wären eigene Stationsverzeichnisse, nach Bahnen getrennt, aufzulegen. Diese Stationsverzeichnisse sollen die gleichen Nummern führen, wie die Vereins-Kilometerzeiger. Die Stationen der kleineren Privatbahnen könnten in die Stationsverzeichnisse derjenigen grösseren Bahnverwaltungen eingegliedert werden, an deren Netz sie anschliessen, z. B. die Stationen der Eisenberg-Crossener, der Ilmenau-Grossbreitenbacher, der Wutha-Ruhlaer, der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn in das Stationsverzeichniss der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt Nr. 37. Diese Stationsverzeichnisse sollen enthalten:

a) sämmtliche Stationen einer Hauptbahn und etwaiger kleiner Anschlussbahnen;
b) deren Benennung (Verwaltung, Expedition, Haltestelle);
c) deren Lage (Land, Regierungsbezirk),
d) die Bahn, zu der sie gehören;
e) die Angabe, ob die Stationen auf einer Lokal-, Vizinal-, Sekundärbahn usw. liegen;
f) die Kennzeichnung der Knotenstationen;
g) die Entfernung der Zwischenstationen von den Knotenstationen;
h) die Lage dieser Knotenstationen zu den Zwischenstationen;
i) die Angabe der Umkartirungsstationen mit Bekanntgabe der Anstossfrachten;
k) etwaige Frachtzuschläge;
l) die Angabe über besondere Abfertigungsbefugnisse und -Beschränkungen (Frankaturzwang usw.).

Das Stationsverzeichniss Nr. 4 (rechtsrheinisches Bayern) würde hiernach folgende Gestalt annehmen: *)

---

*) Wir sind bei dem Format unserer Zeitung nicht in der Lage, das Formular in seiner Foliogestalt wiederzugeben. Wir bringen aber nachstehend den Inhalt des 3 Folioseiten umfassenden Formulars vollständig zum Abdruck, aus welchem man, da wir den Inhalt der einzelnen Folioseiten auseinandergehalten haben, sich ein genügendes Bild auch von der Form desselben machen kann. Die Redaktion.

Folioblatt 1.

Deutsche Eisenbahnverwaltungen

Nr. 4

Stationsverzeichniss

der

a) Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen,
b) Lokalbahn-Aktiengesellschaft München,
c) Lokalbahn-Aktiengesellschaft Gotteszell-Viechtach,
d) Lokalbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund,
e) Lokalbahn-Aktiengesellschaft Deggendorf-Metten,
f) Lokalbahn-Aktiengesellschaft Lam-Kötzting.

Folioblatt 2.

Zeichenerklärung zu Rubrik 1: NB = Niederbayern, OB = Oberbayern, MF = Mittelfranken, OF = Oberfranken, OPf = Oberpfalz, Sch = Schwaben;
zu Rubrik 2: G = Güterverwaltung, E = Expedition, gH = Haltestelle mit Güteragentur, Hg = Haltestelle mit Güterdienst, PE = Privatexpedition;
zu Rubrik 3: L = Lokalbahn, V = Vizinalbahn, † = Ort mit mehreren Bahnhöfen oder gleichnamige Station;
zu Rubrik 4: BStB = Bayerische Staatsbahn, LAG = Lokalbahn-Aktiengesellschaft München, EAG = Eisenbahngesellschaft Schaftlach-Gmund, ALK = Aktiengesellschaft Lam-Kötzting, GV = Lokalbahn Gotteszell-Viechtach.

Kreis	Titulatur der Stationen	Alphabetisches Verzeichniss der Stationen	Zugehörigkeit zur Bahn	Kilometer bis zur Umkartirungs- bezw. Knotenstation	Knotenstation bezw. Umkartirungsstation	Himmelsrichtung	Anstossbeträge für 100 kg in Mark								
							Eilgut	Stückgut	speziell für bestimmte Stückgüter	Wagenladungsklasse		Spezialtarife			
1.	2.	3.	4.							A I	B	A II	I	II	III
NB	E	Abbach	BStB	55 20	Ingolstadt C. Regensburg	SW NO									
OF	gH	Adelsdorf L	BStB	41 47	Bamberg Zuschlag Fürth	N S	0,12	0,10	0,10	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06
OPf	H	Altmannshof	BStB	17 28	Neukirchen Irrenlohe	NW SO									
Schw	PE	Balteradsried L . . .	LAG	8	Oberdorf b/B.	NW	0,55	0,40	0,36	0,24	0,23	0,23	0,22	0,18	0,14
MF	Hg	Eichstädt Stadt † L .	BStB	33 35	Ingolstadt C. Treuchtlingen	S N									
MF	E	Feuchtwangen V . .	BStB	12 43	Dombühl Zuschlag Nördlingen	N SO	0,12	0,10	0,10	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06
OB	PE	Gmund † L	EAG	8	Schaftlach	NW	0,50	0,20	0,20	0,17	0,16	0,16	0,12	0,10	0,075
NB	PE	Grafenwiesen L . . .	ALK	48 76	Furth i. W. Zuschlag Schwandorf	NO W	0,20	0,16	0,18	0,13	0,13	0,13	0,14	0,14	0,15
NB	PE	Gumpenried-Asbach L.	GV	16	Gotteszell	O	0,68	0,38	0,34	0,27	0,22	0,20	0,18	0,16	0,13
OB	G	Ingolstadt Centr. † .			Knotenstation										

Besondere Bestimmungen über Abfertigung und Tarifirung.

Zu Adelsdorf: Ausgeschlossen die Abfertigung von Eisenbahnwagen mit mehr als 10000 kg Bruttolast für die Achse.
Zu Altmannshof: Nur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern bis zum Einzelgewicht von höchstens 250 kg.
Zu Balteradsried: Umkartirung in Oberdorf b. Biessenhofen.
Zu Eichstädt: Ausgeschlossen Langholztransporte.
Zu Feuchtwangen: Kein Zuschlag über Nördlingen; kein Zuschlag bei Bausteinen, Braunkohlen, Brennholz, Brikets, Koks, Steinen des Spezialtarifs III, Steinkohlen, Torf.
Zu Gmund: Umkartirung in Schaftlach.
Zu Grafenwiesen: Privat-Lokalbahnstation im Staatsbetrieb.
Zu Gumpenried: Umkartirung in Gotteszell; Mindesttaxe für Eilgut 50 ₰, für Frachtgut 30 ₰.

Weiter wäre zu erwägen, ob nicht die Frachtsätze derjenigen Ausnahmetarife, welche mit den gleichen Grund- und Streckentaxen in einer Reihe von Gütertarifen wiederkehren, in die allgemeine Kilometer-Tariftabelle aufgenommen werden könnten, so dass diese fürderhin aus zwei Theilen [a) Normaltarife, b) Ausnahmetarife] bestünde. Als Anhang zu der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle wäre eine Tabelle über die Frachtzuschläge für versichertes Interesse an der Lieferung beizufügen.

In dem Theil II würden für die Folge sohin nur mehr jene Bestimmungen Platz finden, die den speziellen Verkehr angehen. Auf diese Weise könnten sich die Verbands-Gütertarife im wesentlichen auf die Aufnahme der Entfernungen zwischen den Knotenstationen der Endbahnen und auf die Angabe besonderer Ausnahmefrachtsätze für gewisse Relationen beschränken.

Die Tarifentfernungen zwischen den Knotenstationen der beiden Vertragsbahnen können wie bisher aus den Gütertarifen direkt abgelesen werden, dagegen müssen die Tarifentfernungen von Knotenstationen nach Zwischenstationen und von Zwischenstationen nach Zwischenstationen unter Zuhilfenahme der Stationsverzeichnisse ermittelt werden.

Wie nachfolgendes Beispiel zeigt, kommen von Knoten- nach Zwischenstationen zwei, von Zwischen- nach Zwischenstationen vier Möglichkeiten der Bildung der Tarifentfernungen vor.

I.

a) Stationsverzeichniss 4. Aich-Landshut NW	28 km	840	844
b) Gütertarif II. Landshut-Schneidemühl	812 „		
c) Stationsverzeichniss 35. Schneidemühl SW-Flatow	32 „		
	872 km		

II.

a) Stationsverzeichniss 4. Aich-Landshut NW	28 km	923	946
d) Gütertarif II. Landshut-Konitz	895 „		
e) Stationsverzeichniss 35. Konitz NO-Flatow	51 „		
	974 km		

III.

f) Stationsverzeichniss 4. Aich-Neumarkt a. R. SO	11 km	862	883
g) Gütertarif II. Neumarkt-Schneidemühl	851 „		
c) Stationsverzeichniss 35. Schneidemühl SW-Flatow	32 „		
	894 km		

IV.

f) Stationsverzeichniss 4. Aich-Neumarkt a. R. SO	11 km	945	985
g) Gütertarif II. Neumarkt a. R.-Konitz	934 „		
h) Stationsverzeichniss 35. Konitz NO-Flatow	51 „		
	996 km		

Mithin beträgt die Entfernung:

von Landshut nach Flatow	844 km	(I b + c)
„ Neumarkt „ „	883 „	(III g + c)
„ Aich „ „	872 „	(I a + b + c)
„ „ „ Schneidemühl	840 „	(I a + b)
„ „ „ Konitz	923 „	(II a + d)

Die Ermittelung der kürzesten Entfernung bietet bei Berücksichtigung der aus den Stationsverzeichnissen bekannten Lage der Knotenstationen zu den Zwischenstationen auch ohne Kartenmaterial keine Schwierigkeit. Nur muss das Geschäft zu gelegener Zeit besorgt und nicht auf den Moment der Güterabfertigung verschoben werden.

Um sich sofort vergewissern zu können, ob in einem Gütertarife für einen bestimmten Artikel ein Ausnahmetarif besteht, dürfte es sich empfehlen, die Nummern der Ausnahmetarife für die wichtigsten Artikel ein für allemal festzulegen. Zu diesem Behufe folgt ein Verzeichniss der hauptsächlich in Frage kommenden Waarengattungen:

I. Chemikalien und Salze: 1. Chlorkalk, 2. Dachpappe, 3. Kupfervitriol, 4. Potasche, 5. Salpetersäure, 6. Soda, 7. Theer, 8. Theerpech usw.
II. Droguen und Farbwaaren.
III. Düngemittel.
IV. Erde, Steine, Glas- und Thonwaaren: 1. Cement, 2. Gips, 3. Kalk, 4. Schiefer, 5. Spath, 6. Steine, 7. Steingut, 8. Ziegel, 9. Wegebaumaterialien.
V. Faserstoffe: 1. Baumwolle, 2. Baumwollgewebe, 3. Esparto, 4. Flachs, 5. Hanf, 6. Jute, 7. Wolle usw.
VI. Fette, Harze, Oele, Sämereien: 1. Leinöl, 2. Olivenöl, 3. Oelkuchen, 4. Rapssamen, 5. Schmalz, 6. Talg.
VII. Heizungs- und Beleuchtungsstoffe: 1. Braunkohlen, 2. Koks, 3. Petroleum, 4. Steinkohlen, 5. Torf.
VIII. Hölzer, Stroh, Lumpen, Papier: 1. Borke, 2. Holz, 3. Holzwaaren, 4. Lumpen, 5. Papier usw.
IX. Metalle und Erze: 1. Blei, 2. Eisen, 3. Eisenwaaren, 4. Erze usw.
X. Nahrungs-, Genuss-, Futtermittel. 1. Bier, 2. Getreide, 3. Gemüse, 4. Hopfen, 5. Hülsenfrüchte, 6. Mühlenfabrikate, 7. Malztreber, 8. Obst, 9. Rüben, 10. Tabak, 11. Wein usw.
XI. Sprit und Spiritus.
XII. Thierische Produkte: 1. Felle, 2. Leder, 3. Knochen usw.
XIII. Ausnahmetarif für Güter, auf welche die Tarife fremder Bahnen Einfluss haben: 1. Ausnahmetarif für Artikel der Oesterreichischen Stückgutklasse II usw.
XIV. Exporttarife: 1. nach Frankreich, 2. nach aussereuropäischen Ländern usw.

Jedem Gütertarife bezw. Nachtrage hierzu wäre ein alphabetisches Verzeichniss der in die Ausnahmetarife aufgenommenen Waaren nach folgendem Muster beizufügen:

Verzeichniss der in die Ausnahmetarife eingereihten Gegenstände:

Gegenstände	Haupttarif oder Nachtrag	Seite	Nummer des Ausnahmetarifs: Stückgut		5 t		10 t		Ladegewicht		Bemerkungen
Biertreber, getrockn.	H	79	—	—	—	—	X	7	—	—	
Blei	H	78	IX	1	—	—	—	—	—	—	
Braunkohlen	NI	7	—	—	—	—	—	—	VII	1	
Brennholz	NII	15	—	—	—	—	VIII	2	—	—	
Jute	H	73	—	—	V	6	V	6	—	—	
Möbel zum Export	NIII	2	XIV	2	—	—	—	—	—	—	
Wegebaumaterialien	NI	5	—	—	—	—	—	—	IV	9	

Schliesslich würde sich die Herausgabe einer Uebersicht sämmtlicher Deutscher Stationen nach umstehendem Muster behufs Erleichterung der Tarifarbeiten für die Stationen empfehlen.

Oberbahnamt: München. | **Uebersicht sämmtlicher Deutscher Stationen und Haltestellen.** | Abfertigungsstelle: München Centralbahnhof

1	2	3	4	5	6	7			
Tarifkm	Stationen	Bahn	Nummer des Stationsverzeichnisses	Umkartirungsstation	Verkehrsleitung	Frachtsätze			
691	Aachen †	K. E.-D. Köln linksrh.	40	—	Asch. Han. Rüdesh. Cobl.	E	15,60	St	780
225	Aach-Linz †	Bad. St.-B.	3	—	Memming. Pfullendf.	E	5,36	St	171
172	Aalen †	Württ. St.-B.	54	—	Neuulm	Sp St	1,58	—	—
136	Abbach	Bayer. St.-B.	4	—	Ingolstadt	E	3,40	St	170
472	Abendstern	K. E.-D. Frankf.	38*	—	Asch.Bruchköbel.Lollar	III	116	—	—
—	Abendsterngrube	K. E.-D. Breslau	34*	Kunigundenweiche	—	—	—	—	—
740	Achim	K. E.-D. Hannover	39	—	Gemünden. Eichenbg.	A T VIII2	234	—	—
772	Adamsdorf	Starg.-Cüstr.	46*	—	Probstz.Peg.Leutzsch. Eil. Müllr. Cüstr.	I	359	—	—

† = Ort mit mehreren Bahnhöfen oder gleichnamige oder ähnlich lautende Station; * besondere Bestimmungen siehe im Stationsverzeichniss.

Nach jedem Buchstaben wäre freier Platz zur Aufnahme neu eröffneter Stationen zu lassen. Die Rubriken 1, 6 und 7 wären durch die Stationen auszufüllen.

Der Hauptvorzug des neuen Verfahrens besteht in der Möglichkeit direkter Abfertigung der Güter von und nach sämmtlichen Deutschen Stationen. In den wenigen Fällen, in welchen die Bahnen die Umkartirung auf einer Nachbarstation verlangen, kann bei Frankaturen mittelst der in den Stationsverzeichnissen bekanntgegebenen Anstossfrachtsätze die Gesammtfracht von der Versandstation gleichwohl sofort ermittelt und erhoben werden.

Bei Eröffnung neuer Zwischenstationen genügt die Aufnahme in das Stationsverzeichniss der einschlägigen Bahn, um dieselben damit sofort in alle Verbandsgütertarife einzubeziehen. Nur dann, wenn eine neue Linie zwei bestehende Bahnlinien verbindet, ist die Aufnahme der beiden Endstationen als nunmehriger Knotenstationen in die einzelnen Verbandsgütertarife nöthig. Da aber heutzutage zumeist Sackbahnen, weniger Durchgangslinien zur Eröffnung gelangen, so würden die Tarife ziemlich stabil bleiben. Dass diese bei dem neuen Verfahren an Umfang verlieren, übersichtlicher werden und billiger herzustellen sind, bedarf keiner weiteren Begründung.

Der Vorschlag beschränkt sich naturgemäss auf die Erstellung der Deutschen Tarife, da sich die Uebertragung des Schemas auf die Tarife mit fremden Bahnen mangels einheitlicher Güterklassifikation und Antheilsätze nicht eignet. Ich empfehle ihn zur Prüfung und Annahme.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4171 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der grössten Radstände (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 4220 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den XI. Ergänzungsband zum technischen Vereinsorgan (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 4226 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, die Belgische Staatsbahn, die Bulgarische Staatsbahn, die Dänische Staatsbahn, die Italienische Mittelmeerbahn und Südbahn, die Norwegische Staatsbahn, die Orientalische Eisenbahn, die Schwedische Staatsbahn, die Gotthardbahn und die Serbische Staatsbahn, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 4237 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Zusammenstellungen der von den Vereinsverwaltungen alljährlich mit Eisenbahnmaterial vorgenommenen Güteproben (abgesandt am 19. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Erledigte Eisenbahnvorlagen im Oesterreichischen Parlamente.

Das Abgeordnetenhaus hat vor seinem Eintritte in die Weihnachtsferien noch eine ganze Reihe von regierungsseitigen Vorlagen zustimmend erledigt. Dieselben betreffen: 1. die Verlängerung der Wirksamkeit des Lokalbahngesetzes; 2. die Erwerbung der Linien der Lokaleisenbahn-Gesellschaft; 3. den Bau der Savebrücke bei Brcka; 4. die Erwerbung der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza durch den Staat; 5. die Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes über die Gebührenerleichterungen bei Umwandlung von Prioritäten. Diese vom Herrenhause schon angenommenen Gesetze wurden fast ohne Debatte votirt. Nur bei der Vorlage über die Verlängerung der Wirksamkeit des Lokalbahngesetzes nahm der Handelsminister den Anlass, neuerdings hervorzuheben, dass die Regierung in Angelegenheit des Ausbaues der Lokalbahnen eine Aktion unternehmen werde, indem er ankündigte, dass er schon bei der nächsten Session des Mährischen Landtages denselben veranlassen werde, ein Lokalbahngesetz zu schaffen, welches es der Regierung ermöglichen soll, in einem weit erhöhten Maasse in Mähren das Lokalbahnwesen durchzuführen; endlich, dass er in den Landtagen der anderen Königreiche und Länder ebenso vorgehen werde.

Die Valsuganabahn, die Tiroler-, Dalmatiner- und Triester Eisenbahnfragen.

Einen lebhafteren Verlauf, als die vorangegangene Verhandlung, nahm diejenige über den Gesetzentwurf, betreffend den Bau der Valsuganabahn, indem auch die anderen 3 Eisenbahnfragen sehr eindringlich besprochen wurden. Die Valsuganabahn ist bestimmt, eine neue Verbindung zwischen Trient und Oberitalien herzustellen, das Brenta- und Fersinathal mit dem bestehenden Schienennetze zu verknüpfen, den Fremden- und Touristenverkehr in Südtirol zu heben und die einen schönen Aufschwung verheissenden Badeorte des Trento dem grossen Verkehre näher zu rücken. Der Vertreter von Triest brachte die Bedenken vor, welche man dort gegen diese neue Verbindung mit Venetien hegt, indem man in derselben eine Benachtheiligung des Oesterreichischen Emporiums zu Gunsten Venedigs besorgt. Diese Bedenken wurden jedoch sowohl durch den Motivenbericht der Regierung, als durch die auszugsweise folgende Rede ihres Vertreters, Sektionschef Dr. v. Wittek, entkräftet, welcher auch die anderen in dieser Debatte berührten Bahnfragen besprach. Er bemerkte vorerst über die angebliche Vernachlässigung Dalmatiens, dass der allergrösste Theil des im Jahre 1873 für Dalmatien geplanten Eisenbahnnetzes seither auf Staatskosten zur Ausführung gebracht worden ist. Die Regierung steht mit grossem Interesse sowohl der Frage der Einbeziehung Dalmatiens in das Eisenbahnnetz, als auch der Frage der Verbesserung der Eisenbahnverbindungen mit unserem Seehafen gegenüber. — Bezüglich des Baues einer Bahn Meran-Landeck sei eine Stellungnahme der Regierung in dieser Frage noch nicht möglich, nachdem gerade die wichtigsten, nämlich die technischen Voraussetzungen — und es handle sich hier um eine wenigstens von Glurns aufwärts in technischer Beziehung ausserordentlich schwierige Gebirgsbahn — heute durchaus nicht geklärt und

darüber eingehende Studien erst im Zuge seien. Was die Befürchtungen bezüglich einer Ablenkung des Verkehrs von Triest betrifft, so versichert der Regierungsvertreter, dass diese Bahn keine Zwecke verfolgen werde, die den grossen Verkehrsinteressen der Monarchie schädlich wären, indem ja die Bahn sich im Staatsbetriebe befinden und der Staat sich die nöthige Einflussnahme auf die Tarife im Wege der Konzession wahren werde.

Nach der übrigens auch schon im Herrenhause erfolgten Annahme des Gesetzentwurfes über den Bau der Valsuganabahn gaben sich die Triester Abgeordneten mit einer Resolution zufrieden, welche die Regierung auffordert, die Triester Eisenbahnfrage im gesammtstaatlichen Interesse einer Lösung zuzuführen. Eine zweite Resolution verlangt den Ausbau der Bahnlinie Meran-Landeck, durch welche eine zweite Verbindung zwischen Nord- und Südtirol geschaffen würde.

Beschwerden über das neue Betriebsreglement.

a) Eine diesfällige Interpellation beantwortete der K. K. Handelsminister im Abgeordnetenhause dahin, dass eine Abkürzung der betreffenden Verhandlungen kaum möglich gewesen wäre. Es seien übrigens bereits 39 Beschwerdepunkte erledigt und haben hiervon 20 Berücksichtigung gefunden. Es lasse sich nicht leugnen, dass unter den abgelehnten Wünschen sich solche befinden, die eine nochmalige Berathung wünschenswerth erscheinen lassen, und das Ministerium wird im Sinne der Interpellanten und des vom Eisenbahnrathe gefassten Beschlusses eine beschränkte Enquete, bestehend aus Delegirten der Interessentenkreise und der Eisenbahnverwaltungen, zu diesem Zwecke einberufen.

b) Der Eisenbahnausschuss des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses hat demselben einen Bericht über mehrere Petitionen, bezw. Beschwerden von verschiedenen Industrieunternehmungen gegen das neue Betriebsreglement erstattet.

Der Ausschussbericht empfiehlt diese Petitionen der eingehenden Würdigung und thunlichen Berücksichtigung des Handelsministeriums. Es handelt sich in den einzelnen Beschwerdepunkten um Erzielung einer möglichsten Uebereinstimmung zwischen beiden in der Monarchie in Geltung stehenden Eisenbahn-Betriebsreglements einerseits und der Deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung andererseits, insbesondere was den Gütertransport anlangt. So verlangt die Beschwerde namentlich, dass die Verjährung durch die Reklamation unterbrochen werde und die Verjährungsfrist erst vom Tage der erfolgten abweislichen Erledigung einer Reklamation durch die Eisenbahn zu rechnen sei, und wendet sich sehr entschieden gegen die „Unanbringlichkeitsanzeigen“, die durch Verordnungen der Bahnverwaltungen festgesetzt worden sind, und ohne welche nachträgliche Verfügungen des Absenders, auf Grund deren das Gut über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus oder auf eine Seitenstrecke gesendet oder auch in die Versandstation zurückgeschickt werden solle, nicht ausgeführt werden.

c) Der K. K. Handelsminister hat an die Bahnverwaltungen folgenden Erlass gerichtet:

„Angesichts des Ende dieses Monats eintretenden Ablaufes des ersten Jahres der Wirksamkeit des neuen Eisenbahn-Betriebsreglements und des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtenverkehr hat in ausgedehnten Kreisen der Geschäftswelt schon seit einiger Zeit eine tiefgehende Beunruhigung in der Richtung platzgegriffen, dass die im § 61, Abs. 4 (übereinstimmend mit § 50, 4 der Deutschen Verkehrsordnung) des Betriebsreglements, sowie im Art. 12 des genannten Uebereinkommens für die Geltendmachung von Ansprüchen aus unrichtigen oder irrigen Frachtberechnungen festgesetzte einjährige Frist in einer den Interessen der Verfrachter abträglichen Weise gehandhabt werden könnte. Auch seitens der K. und K. Militärverwaltung wird die erwähnte Frist als zu kurz erachtet. Neue Nahrung haben diese Besorgnisse durch die in dieser Frage übereinstimmenden Zeitungsnachrichten über die von der Direktorenkonferenz am 4. Dezember d. J. eingenommene, anscheinend wenig entgegenkommende Haltung, sowie durch Gerüchte erhalten, wonach eine Verabredung der Eisenbahnverwaltungen bestehen soll, diese einjährige Frist im Interpretationswege auch auf solche Frachtverträge auszudehnen, welche vor dem 1. Januar 1893 zustande gekommen sind. Unter diesen Umständen erscheint es mir nicht angängig, die Erörterung der vorliegenden Angelegenheit bis zu der für Ende Januar künftigen Jahres anberaumten Enquete aufzuschieben und lade ich mithin den Verwaltungsrath ein, zu einer über diesen Gegenstand am 19. Dezember d. J. unter dem Vorsitze des Sektionschefs Dr. Ritter v. Wittek stattfindenden Besprechung einen Vertreter zu entsenden.“

Das finanzielle Eisenbahnprogramm der Oesterreichischen Regierung.

Auch der K. K. Finanzminister hat in der letzten Sitzung des Abgeordnetenhauses in Aussicht gestellt, dass die Regierung dem Lokalbahnwesen eine besondere Rücksicht zuwenden werde. Man will sich dabei hauptsächlich jenes System zum Muster nehmen, welches in Steiermark vom Grafen Wurmbrand eingeführt wurde. Der Finanzminister ist jedoch der Ansicht, dass die grösseren Bauten nicht mehr aus den laufenden Einnahmen des Budgets zu bestreiten wären, sondern dass eventuell eine Kreditoperation erfolgen müsse.

Herabsetzung der Frachttarife für Heu und Stroh.

Folgender Antrag wurde im Oesterreichischen Abgeordnetenhause einstimmig angenommen:

„Das Handelsministerium wird aufgefordert: a) auf den Staatsbahnen nach allen Destinationen, welche im Nothstandsgebiete Böhmens liegen, für Heu- und Strohsendungen den Frachtsatz von 10 kr. auf 5 kr. herabzusetzen, sowie bei den Verwaltungen der Privateisenbahnen eine gleiche Herabsetzung auf die Hälfte zu veranlassen; b) bei Verladung von losem Heu und Stroh diesen ermässigten Frachtsatz, jedoch nur für das faktische Ladegewicht gewähren, beziehungsweise dessen Gewährung veranlassen zu wollen.“

Die Zusatzbestimmungen und Durchführungsvorschriften zum Betriebsreglement.

Infolge der hierüber von der Konferenz der Eisenbahndirektoren gefassten Beschlüsse hat der K. K. Handelsminister die Verwaltungen eingeladen, die auf Grund dieser Beschlüsse in den betreffenden Tarifen vorzunehmenden Abänderungen derart zu beschleunigen und durchzuführen, dass beim Zusammentritte der für Ende Januar 1894 einberufenen Enquete, mit Rücksicht auf die Berathung der in dieser Beziehung noch erübrigenden Wünsche, die gedachten Abänderungen bereits vollzogen seien.

Der neue Oesterreichisch-Russische Anschluss.

Der Anschluss der Russischen Staatsbahn über Mohilew an die Bukowinaer Lokalbahn bei Oesterreichisch-Nowosielitza musste behufs endgültiger Verkehrsvereinbarungen verschoben werden. Solche wurden nun endlich nach eingehender Berathung zwischen den beiderseitigen Bahnvertretern unter Vorsitz des Hofraths Dr. Röll abgeschlossen, und die feierliche Eröffnung des Verbindungsverkehres aus Bessarabien über Nowosielitza nach Oesterreich wurde auf den 15. d. Mts. festgesetzt.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt:

a) dem Ingenieur Fritz Treid in Melk a. d. Donau für eine schmalspurige mit elektrischer Kraft und Dampf zu betreibende Lokalbahn von der Haltestelle Markersdorf a. d. Pielach der K. K. Staatsbahnen auf die Dauer eines Jahres;

b) dem Ingenieur Joseph Urbanski in Linz für eine Zahnradbahn von Urfahr auf den Pöstlingberg bei Linz auf die Dauer von 6 Monaten;

c) dem Verwaltungsrathe der Aktiengesellschaft Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha für eine von der gesellschaftlichen Station Auscha ausgehende Lokalbahn nach Böhmisch-Leipa mit einer unter Einbeziehung der bestehenden Lokalbahn Böhmisch-Leipa-Reichstadt herzustellenden Fortsetzung nach Gabel und von da nach Reichenberg auf die Dauer von 9 Monaten;

d) der Firma Stern & Hafferl in Wien für eine schmalspurige, eventuell mit elektrischer Betriebskraft herzustellende Lokalbahn von der Station Gmunden der Staatsbahnen in die Stadt Gmunden auf die Dauer eines Jahres;

e) dem Bürgermeister Karl v. Pohnert in Brüx für eine normalspurige, eventuell schmalspurige mit Dampf- oder elektrischer Betriebskraft zu betreibende Strassenbahn von Brüx nach Johnsdorf und von da direkt zurück nach Brüx mit einer Abzweigung von Johnsdorf zum Anschlusse an die Hauptlinie bei Niedergeorgenthal auf die Dauer von 6 Monaten.

Gesundheitsschädliche Ueberheizung von Personenwagen.

Infolge diesfälliger Beschwerden wurden die Bahnverwaltungen von der K. K. Generalinspektion aufgefordert, dem betreffenden Personal den Erlass vom 24. Dezember 1889 rücksichtlich einer der Aussentemperatur möglichst anzupassenden Dampfentnahme von der Lokomotive oder den Kesselwagen bei Dampfheizungen, sowie einer jeweils entsprechenden Füllung der Heizkörbe, bezw. der Oefen bei Brikets- und Ofenheizungen in Erinnerung zu bringen und die Befolgung dieser Vorschriften strengstens überwachen zu lassen.

Rechtzeitige Vorlage der Schleppbahn-Ausweise.

Die K. K. Generalinspektion hat einen Erlass vom Jahre 1877 den Bahnverwaltungen in Erinnerung gebracht,

wonach mit Beginn eines jeden Jahres, längstens bis zum 15. Januar, ein Ausweis über alle im Bahn- oder selbständigen Betriebe benachbarter industrieller Etablissements stehender Schleppbahnen, belegt mit den Plänen der im Laufe des verflossenen Kalenderjahres zugewachsenen oder ausser Betrieb gesetzten Geleiseanlagen, vorzulegen ist. Die Bahnverwaltungen wurden ersucht, diese Vorlage womöglich noch vor der erwähnten Frist einzubringen.

Stempelbefreiung der im Auslande ausgestellten Legitimationen für Handlungsreisende bezüglich ihrer Musterkoffer.

Das K. K. Handelsministerium hat die Eisenbahnverwaltungen von der Entscheidung des Finanzministeriums in Kenntniss gesetzt, dass die im Auslande ausgestellten Legitimationskarten für Handlungsreisende behufs Erlangung der Tarifermässigung für Musterkoffer bei ihrem Gebrauche im stempelpflichtigen Inlande der Stempelpflicht nicht unterliegen, nachdem sowohl die Güterkassen der inländischen Privatbahnen, wie auch jene der Staatsbahnen in Sachen des Gütertransportes nicht als öffentliche Kassen zu betrachten sind und sonach die Produzirung der fraglichen Legitimationskarten bei der Güterkasse einer inländischen Bahn zum Zwecke der Erlangung einer Tarifbegünstigung nicht als amtlicher Gebrauch angesehen werden kann.

Tarifermässigung für Kupfervitriolsendungen.

Wie das „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Sch." mittheilt, tritt vom 1. Januar künftigen Jahres ab ein 50 % iger Frachtnachlass für jene Kupfervitrioltransporte in Kraft, welche zur Bekämpfung der Peronosporakrankheit bestimmt sind. Als Beleg dafür ist ein von der zuständigen landwirthschaftlichen Korporation auszustellender Begleitschein beizubringen.

Liquidation der Ungarischen Nordostbahn-Aktiengesellschaft.

Da diese Gesellschaft in ihrer ausserordentlichen Generalversammlung am 15. Juli 1892 infolge der Kündigung ihrer Aktien durch die Ungarische Regierung die Liquidation beschlossen hat, werden alle jene, die etwa eine Forderung gegen die Gesellschaft haben, aufgefordert, ihre Forderungen innerhalb 6 Monaten geltend zu machen, da nach Ablauf dieses Termines die faktische Auflösung dieser Gesellschaft erfolgen wird. Die Eigenthümer der noch im Umlaufe sich befindlichen Prioritätsobligationen sind nicht als Gläubiger der Aktiengesellschaft zu betrachten und die auf Grund dieser Obligationen bestehenden Forderungen werden durch diese Kundmachung, bezw. durch die Auflösung der Gesellschaft nicht berührt.

Eperjes-Bártfaer Eisenbahn: Eröffnung.

Die Eperjes - Bártfaer Eisenbahn wurde nach Kundmachung der Direktion der Eperjes-Bártfaer Lokalbahn-Aktiengesellschaft zu Budapest mit nachbenannten Stationen, bezw. Haltestellen am 11. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben:

Stationen für Gesammtverkehr bezw. Haltestellen (= H) für Personen-, Gepäck- und beschränkten Güterverkehr ab Eperjes (Anschlussstation der Kaschau-Oderberger Eisenbahn): Sebes-Kellemes, bedingte H nur für Personen- und Gepäckverkehr (5 km ab Eperjes), Alsó-Sebes, Ausweiche H (8 km), Kapi (12 km), Fulyán, bedingte H nur für Personen- und Gepäckverkehr (14 km), Töltszék, bedingte PH (17 km), Deméthe, Ausweiche H (19 km), Raszlavicza (25 km), Ossikó, Ausweiche H (29 km), Hertnek (34 km), Klyussó, Ausweiche H (40 km), Bártfa (45 km).

Die Bestellung der zu Waarensendungen nöthigen Wagen, die Aufgabe, bezw. Abgabe der Waaren betreffs der Ausweichstationen Alsó-Sebes, Deméthe, Klyussó und Ossikó hat in der Richtung der Verfrachtung liegenden Nachbarstation, hinsichtlich der übrigen Stationen hingegen loko dort zu erfolgen.

Lebende Thiere können nur auf den hierzu besonders angewiesenen Stationen Bártfa, Hertnek, Raszlavicza und Kapi aufgegeben werden.

Explodirbare Waaren werden auf dieser Eisenbahn nicht verfrachtet.

Eröffnung von Haltestellen.

Am 15. d. Mts. wurde die Haltestelle Bilin Stadt, zwischen der Haltestelle Sauerbrunn und der Station Bilin der Strecke Pilsen-Dux der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Am 18. d. Mts. wurden auf der Strecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nachstehende Haltestellen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet:

1. Ober-Moschtienitz, zwischen den Stationen Rzikowitz und Prerau der Hauptbahnstrecke; 2. Hoschtitz, zwischen den Stationen Wischau und Eywanowitz der Strecke Brünn-Nezamislitz; 3. Choczina, zwischen den Stationen Andrichau und Wadowice der Lokalbahn Bielitz-Kalwarya.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Rede des Oesterreichischen Finanzministers hat allseitig eine sehr günstige Beurtheilung erfahren. Auch die Sprengung des bisherigen Eisenkartells wurde als ein günstiges Moment für die Entwickelung der Transportwerthe aufgefasst, da die kartellirten Werke die Eisenpreise hochhielten, obwohl im Jahre 1892 allein 940 000 Metercentner Eisen, zumeist aus Deutschland importirt wurden. Die Verhandlungen mit Russland und Rumänien über den Zoll- und Handelsvertrag dürften bald zu einem gedeihlichen Abschlusse führen. Etwas abgeschwächt wird dieses erfreuliche Bild durch die Höhe, des Diskonto, welcher gegenwärtig gegen 7 % beträgt. Dies ist jedoch eine sich zum Jahresschluss wiederholende, daher vorübergehende Erscheinung. Von dieser Situation profitirten Nordbahn (2897), Nordwestbahn (217), Elbethalbahn (241,75) und Südbahn (107,50), welche letztere bereits ein Plus von mehr als 2,5 Millionen Gulden gegen das Vorjahr ausweist. Eine kleine Abschwächung erfuhr infolge von Realisirungen Staatsbahn (307), obzwar auch diese ein Plus von mehr als 1 Million Gulden ausweist und der Rückgang des Agios ihr, sowie der Südbahn zu gute kommt. Dagegen stieg Böhmische Westbahn (377), weil die Spekulation annimmt, dass die Regierung sich bis zum 31. d. Mts. nicht für die Verstaatlichung entscheiden werde, was zur Folge hätte, dass noch das Jahr 1893, welches das beste hinsichtlich der Einnahmen für diese Bahn war, in das für die Einlösung derselben maassgebende Septennium fiele, was den Aktionären zu gute käme.

Aus Russland.

Beschränkung des Personenverkehrs I. Klasse.

Wie die „Now. Wr." berichtet, sollen im nächsten Jahre die Wagen I. Klasse auf allen Bahnen abgeschafft werden, auf denen der Personenverkehr unbedeutend ist. Zunächst soll das auf der Ural-, der Ssamara-, Ufa- und den Pripetbahnen geschehen, wo nur 2—3 Passagiere I. Klasse auf die Werst kommen.

Transkaspibahn.

Unter Vorsitz des Gehilfen des Ministers der Kommunikationen, Generallieutenant N. P. Petrow, ist eine Kommission niedergesetzt worden, die vom Militärressort die Transkaspibahn übernehmen soll.

Meteorologische Eisenbahn-Beobachtungsstationen.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat durch Rundschreiben die Verwaltungen aller Kronseisenbahnen aufgefordert mit dem Frühling des nächsten Jahres auf allen Eisenbahnstationen meteorologische Beobachtungsstationen zu errichten. Die Leitung der meteorologischen Beobachtungen auf jeder Bahn wird einem Fachmeteorologen übertragen, während die Beobachtungen auf den Stationen von den Stationschefs, deren Gehilfen und den Telegraphisten zu übernehmen sind.

Wenn diese Anordnung in verständiger Weise durchgeführt werden sollte, so kann damit ein sehr grosser Nutzen geschaffen werden, allerdings weniger den Eisenbahnen, als vielmehr der Landwirthschaft, für welche das neu geschaffene Ministerium die Angaben gewiss nutzbringend verwerthen kann.

Verstaatlichung der Mitauer und Riga-Dwinsker Eisenbahn.

Mit der zum 1. Januar 1894 zur Ausführung kommenden Verstaatlichung der Mitauer und Riga-Dwinsker Bahnen und der Bahnen, welche der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft gehören hat die für den Anfang des nächsten Jahres in Aussicht genommene Vergrösserung des Staatseisenbahnnetzes noch nicht ihr Ende erreicht, vielmehr wird zur selben Zeit auch die Orel-Witebsker Bahn (488 Werst lang) verstaatlicht werden. Dann würde auf den Strecken von Orel bis Riga nur die Dwinsk-Witebsker Bahn (244 Werst lang) als Privatbahn bestehen bleiben. Ueber die Verstaatlichung dieser Bahn schweben allerdings auch schon seit längerer Zeit Verhandlungen, die jedoch noch zu keinem endgültigen Ergebniss geführt haben, weil es eine Englische Gesellschaft ist, die ihre Direktion in London hat. Das macht viel erklärlich!

Trassirung der Bahnlinie Pskow-Bologoje.

Neben diesen ausgedehnten Verstaatlichungen weiss die Russische Presse von weiteren Projekten der Staatsregierung zu berichten, so namentlich, dass nunmehr mit dem Frühling kommenden Jahres die Arbeiten für die vorläufige Trassirung einer Bahnlie Pskow-Bologoje in Angriff genommen werden sollen, sowie dass sämmtliche an die Bahnen der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft anschliessenden Bahnen

gleichfalls in den Besitz des Staates übergehen sollen, dahin würden gehören:

die Nowgoroder Bahn	157	Werst
„ Borowitschi „	29	„
„ Rybinsk-Bologojer Bahn	280	„
„ Nowotorschocker „	127	„

Trockenlegung des Polessjegebietes.

Arbeiten, die von sehr grosser Bedeutung für Russland sind und auch von nicht geringem Interesse für Deutschland, sind diejenigen, welche zur Trockenlegung des Polessjegebietes ausgeführt werden. Ueber diese interessanten Arbeiten können wir die folgenden kurzen Mittheilungen machen:

Zur Zeit sind auf einem Flächenraum von 2 350 000 Dessjatinen (etwa 23 000 Quadratwerst) Magistral- und Zweigkanäle in einer Gesammtlänge von 3 312 Werst gebaut worden. Diese Trockenlegungsarbeiten haben bedeutende ökonomische Vortheile zur Folge. So sind 300 000 Dessjatinen Sumpfland, das früher nicht zu betreten war, in Wiesen verwandelt worden; gegen 90 000 Dessjatinen Acker- und Wiesenland, das unter übermässiger Feuchtigkeit litt, sind jetzt in sehr ertragsfähige Ländereien verwandelt; gegen 450 000 Dessjatinen versumpften Waldes sind jetzt in günstige Entwickelungsbedingungen versetzt; ferner hat eine Fläche von 470 000 Dessjatinen werthvollen Kronswaldes, der bisher nicht ausgenutzt werden konnte, dadurch bedeutend gewonnen, dass durch die Kanäle das Flössen des Holzes ermöglicht wird. Die Kosten der Trockenlegung betragen pro Dessjatine des ganzen durch die Kanalisation in seinem Werth gehobenen Areals 1 R. 50 Kop., während auf jede unmittelbar aus der Kanalisation Nutzen ziehende Dessjatine 3 R. der Gesammtkosten entfallen. Das ganze Areal der bewaldeten und unbewaldeten Sümpfe des Polessjegebietes beträgt etwa 6 Millionen Dessjatinen (etwa 58 000 Quadratwerst).

Aus England.

Die Zu- und Abfuhr der Güter von und nach der Bahn

wird von den „Railway News“ in Ansehung der Kosten als eine grosse Kalamität der Englischen Bahnen bezeichnet. Die Kalamität werde noch grösser werden, wenn die Zwickmühle der parlamentarischen Herabsetzung der Maximaltarife einerseits und des Wettbewerbs andererseits weiter in Thätigkeit bleibe. In den Londoner Strassen sind 6 000 Pferde, bei der Nordwestbahn allein 3 700 Pferde — darunter freilich eine Anzahl für Verschubzwecke — und in ganz England wohl an 10 000 Pferde im Speditionsdienst beschäftigt. Wird jedes Pferd mit 1 200 ℳ veranschlagt, so ergibt dies eine Kapitalanlage von 12 Millionen Mark, abgesehen von den Rollfuhrwerken, die vielleicht ein ebenso grosses Kapital darstellen. Die wöchentlichen Unkosten betragen für ein Pferd, einschliesslich Futter und Stroh, Stall- und Bodenknechte, Korn, Hufbeschlag, thierärztliche Behandlung, Stallmiethe, Verwaltung und Abnutzung — ein Pferd wird in 5 Jahren dienstunfähig — 25 ℳ; das macht im Jahre 13 Millionen Mark auf das Pferdekonto allein.

Das in England übliche Abfuhrsystem besteht in der jetzigen Form etwa seit 1847. Bis dahin erhielten die Frachtführer die Bahngesellschaften in einer gewissen Abhängigkeit; diese hatten lediglich mit den Frachtführern, nicht aber mit dem Publikum Fühlung. Die Bahnen wurden dieses Mittelsmannes, der sich zwischen sie und das Publikum drängte, überdrüssig und die Angelegenheit wurde 1839 und 1840 in Unterhausausschüssen erwogen, deren Ergebniss in der Erklärung ihren Ausdruck fand, dass entgegen den Anschauungen der Verfrachter die Gesellschaften nicht verhindert werden sollten, selbst die Güter nach und von den Bahnhöfen zu führen. Die Bahnen beseitigten nach einigen Jahren den Widerstand, der dieser neuen Anschauung entgegengesetzt wurde und in der Folge entwickelte sich das Speditionsgeschäft zu dem ausserordentlichen Umfange, den es gegenwärtig hat, in dem es allein beherrscht wird von den Eisenbahngesellschaften.

Die Verfrachter sind nicht für das System eingenommen und klagen, dass die Eisenbahnen einander überbieten, die Agenturen bis zum Uebermaass vermehren, sie in die theuersten Gegenden verlegen und durch ihre wettbewerbenden Rollwagen von früh bis spät die verkehrsreichsten Strassen sperren, dass sie im grossen und ganzen für unbegehrte Bequemlichkeiten, ohne die sie auskommen könnten, ungebührlich hohe Summen bezahlen müssen.

Die Lösung der Frage, was in dieser Angelegenheit zu thun sei, wird noch ferner dadurch erschwert, dass die Eisenbahnen die Endgebühren (terminals) in den meisten Fällen der Fracht zuschlagen und dann dem Verfrachter einen Nachlass im Falle eigener An- und Abfuhr gewähren, der nach der beförderten oder zu befördernden Tonnenzahl festgesetzt wird und dies kann unter Umständen dazu führen, dass der Nachlass ausser allem Verhältniss zur ganzen Frachtsumme steht. Insoweit dieser Nachlass — wie häufig — zu Gunsten der Verfrachter ausfällt, haben diese ein Interesse, die An- und Abfuhr selbst zu besorgen, die thatsächlich auch immer mehr und mehr von ihnen geübt wird. Die „Railway News“ berichten, dass, während früher die Aufstellung der Nachlassberechnung für einen bestimmten Bahnhof noch nicht die ganze Arbeitszeit eines einzigen Büreaubeamten in Anspruch nahm, dafür jetzt 3 und häufig 4 Beamte erforderlich sind. Für die Bahnen ist das eine unerfreuliche Wahrnehmung, welche die Aufmerksamkeit der Güterdirektoren mehr und mehr auf sich zieht. Man hat angeregt, das reine Speditionsgeschäft von dem Verkehr auf den Schienen ganz zu trennen, aber die Lösung in diesem Sinne wird durch die Frage der Endzuschläge wesentlich erschwert. Das würde bedingen, dass die „station to station traffic“ vollständig die Norm für die Tarifirung abzugeben hätte, wovon dann die Spedition, die An- und Abfuhr zur Bahn vollständig zu trennen wäre. Die Frage des Frachtnachlasses wäre damit geregelt, und die Bahnen könnten dann auch genau bestimmen, wie sich das Speditionswesen an und für sich bezahlt macht und wie die Kosten desselben, welche angeblich durch die Konkurrenz ganz ungebührlich in die Höhe getrieben sind, zu vermindern sein würden.

Die Eisenbahnvorlagen für 1894

bieten wenig bemerkenswerthes. Es handelt sich vorwiegend um Verlegungen, neue Geleise und sonstige durch den Verkehr nothwendig gemachte Um- und Erweiterungsbauten. Die Vorlagen sind nach den schlechten Zeitverhältnissen auf das Knappste zugeschnitten; grosse Unternehmungen, die debattenreiche Verhandlungen und für den Aktionär stets schwere Kosten im Gefolge haben, fehlen ganz. Die Direktoren der Centrallondonbahn beantragen, in Anbetracht des mangelnden Vertrauens zum Geldmarkte eine Fristverlängerung für die Ausführung ihrer Linie, während die Hull und Nordwestverbindungsbahn sowie die Worcester und Broomlinie ihre Pläne ganz aufgeben wollen. Einiges Interesse für die Nachbarbahnen hat der Antrag der Brightongesellschaft, einen Dampferverkehr nach gewissen Französischen Häfen und den Kanalinseln einzurichten. Die Manchester, Sheffield und Lincolnshirebahn will einige Verlegungen ihrer nach London zu führenden Eisenbahn vornehmen. Die Lancashire und Yorkshirebahn will ihre Hypotheken und die Barrygesellschaft ihre erststelligen Werthe und Hypotheken konvertiren und ihr gewöhnliches Aktienkapital konvertiren oder spalten.

Die Severn und Wyebahn

ist von der Mittellandbahn und der Westbahn aufgekauft worden. Die Verhandlungen darüber sind in aller Stille geführt worden.

Für einen Bericht über die Verkehrsmittel Londons

hat der Grafschaftsausschuss soeben 10 000 ℳ ausgeworfen. Der Bericht soll die Eisenbahnen, Strassenbahnen, Omnibusse und Dampfer umfassen. Die „Railway News“ weisen darauf hin, dass es dringend erforderlich sei, für eine derartige Aufgabe eine nach allen Richtungen hin praktisch befähigte Persönlichkeit auszusuchen, um hernach nicht allerhand unreifer Vorschläge, wie für die Einführung des Zonensystems, das in London nicht durchführbar sei, gewärtig sein zu müssen.

Die Kleinbahnen in Afrika, insbesondere in Aegypten.

Bei der geringen Ausdehnung, welche das Eisenbahnnetz Afrikas besitzt, war dort bisher für Kleinbahnen im allgemeinen noch kein günstiges Feld; denn die meisten Hauptlinien harrten noch der Verwirklichung. Allerdings sind fast allerwärts in Afrika die Eisenbahnen mit der Schmalspur von 1 m oder selbst von 0,75 m gebaut und auch ihre sonstige Einrichtung entspricht nicht einmal unseren Nebenbahnen, sondern nur unseren Kleinbahnen, trotzdem müssen diese Bahnen auf Grund ihrer Ausdehnung, ihrer wirthschaftlichen, militärischen und politischen Bedeutung als Hauptbahnen betrachtet werden, welche ihr unscheinbares Kleid nur deshalb angenommen haben, weil sie keine Rücksicht auf die Spurweite der Anschlussbahnen zu nehmen brauchen und ihr Verkehr auch erst in der Zukunft ausreichen wird, um das Anlagekapital einer Vollbahn zu verzinsen.

In ausgesprochenem Gegensatz zu Hauptbahnen hat man in Afrika bisher nur in 3 Staaten Kleinbahnen geschaffen. In der Südafrikanischen Republik wurde zur Begünstigung des Kohlenbergbaues und des Goldgrubenbetriebs die Witwatersrand-Strassenbahn hergestellt, die zwar die gleiche Spurweite wie die durchgehenden Linien erhielt, sich aber in ihrer Ausstattung derart von ihnen unterschied, dass man ihr mit vollem Recht die Bezeichnung „Tramweg“ geben konnte. In Algerien ist das Hauptbahnnetz, welches durch Verord-

nung des Kaisers Napoleon vom 8. April 1857, sowie das Ergänzungsnetz, das durch Gesetz vom 18. Juli 1879 in Aussicht genommen wurde, im wesentlichen vollendet und der Ausbau des Algerischen Eisenbahnnetzes wird sich demnach in Zukunft in 2 Richtungen bewegen; einerseits sind die Einbruchslinien nach der Sahara zu verlängern, andererseits bedarf das Küstennetz der Zufuhrbahnen. Da das Französische Lokalbahngesetz vom 11. Juni 1880 seit Erlass des Gesetzes vom 17. Juli 1883 auch auf Algerien Anwendung findet, so haben sich die Generalräthe der Departements Oran, Algier und Konstantine seitdem vielfach mit der Lokalbahnfrage beschäftigt und die Konzessionen für mehrere Linien bewilligt, die auch gesetzlich bestätigt wurden.

In Aegypten sind bisher 2 Kleinbahnen im Betriebe, nämlich die nur dem Personenverkehr dienende Vorortbahn von Alexandrien nach dem beliebten Ausflugsort Ramleh, und eine Vorortbahn von Kaïro nach den Schwefelbädern von Heluan; eine dritte Kleinbahn, nämlich von Port Saïd nach Ismaïla, sollte bis Ende dieses Jahres von der Suezkanalgesellschaft fertiggestellt werden. Die beiden ersten dieser Linien sind grossstädtische Vorortbahnen und die dritte ist hauptsächlich für Kanalzwecke angelegt, während sie nur nebenbei dem öffentlichen Verkehr dient; alle drei konnten also für die Beurtheilung der Stellung der Aegyptischen Regierung zur Kleinbahnfrage nicht maassgebend sein. Anders verhält es sich mit der Strassenbahn (tramway) Mansurah-Matarieh, bezüglich deren die Konzessionsvergebung zum 1. Februar 1894 ausgeschrieben ist. Da diese Linie dem allgemeinen Verkehr dienen soll und auch sonstige Verhältnisse keine Ausnahmestellung für diese Bahn bedingen, so gewinnt der Entwurf, welcher der Konzession s. Zt. zu Grunde gelegt werden soll, eine gewisse grundsätzliche Bedeutung, weil er Schlüsse auf die Stellung der Aegyptischen Regierung zur Kleinbahnfrage gestattet. Unter diesen Umständen schien es uns angezeigt, die wesentlichen Bedingungen daraus mitzutheilen.

Wenn übrigens die Aegyptische Regierung den Bau und Betrieb dieser Linie an Unternehmer zu vergeben beabsichtigt, so darf man daraus nicht schliessen, dass sie vom Staatsbahnbetriebe abgehen will; denn die seit 1888 hergestellten Ergänzungslinien der Staatsbahnen wurden für Rechnung des Staats gebaut und alsdann von ihm betrieben. In gleicher Weise soll auch bei Ausführung der neuerdings geplanten Ergänzungslinien verfahren werden. Mit Recht wird man daher wohl annehmen dürfen, dass die Aegyptische Regierung nur die Linien von rein örtlicher Bedeutung dem Privatgewerbe überlassen will. Eine solche ist die Bahn Mansurah-Matarieh; ihr Anfangspunkt Mansurah ist von der gleichnamigen Staatsbahnstation durch den Bahr Saghir getrennt. Dem rechten Ufer dieses in den Mensalehsee mündenden Nilarms folgt die Bahn über Dekernes fast drei Viertel ihrer Länge; dann überschreitet sie den Bahr Saghir, durchzieht bald darauf einen Zipfel des Mensalehsees, überschreitet abermals den Bahr Saghir, berührt El Mensaleh am gleichnamigen Sumpfsee, folgt dann auf der von diesem See umspülten Halbinsel abermals dem Bahr Saghir nach Osten und behält diese Richtung bis El Matarieh am Mensalehsee bei, während sich der Bahr Saghir nach Nordosten wendet und dort in dem genannten See sein Ende findet. Eine Zweigbahn wendet sich von Mansurah nach Südosten bis zum Bahr Tanah, folgt dessen linkem Ufer über Tanah bis Mit Fares nach Osten, führt dann nordwärts nach Dekernes an der Hauptlinie, überschreitet den Bahr Saghir und behält die nördliche Richtung bis zu ihrem Endpunkt Mehallet Ingag (oder Mahallah Tinah) am Deich des Damiette-Nilarms, gegenüber von Schirbin (Station der Linie Talkah-Damiette). Die Hauptlinie sowie die Zweigbahn von Mansurah bis Mit Fares ist durch Lokomotiven zu betreiben, die Zweigbahn von Mit Fares über Dekernes bis Mehallet Ingag kann mit Lokomotiven oder Pferden betrieben werden.

Die Regierung ertheilt die Konzession für diese Linien ohne Beihilfe oder Zinsengewähr auf höchstens 40 Jahre mit der Bedingung, dass nach Ablauf dieser Frist die Bahnanlage nebst allen Betriebsmitteln, Baulichkeiten usw. unentgeltlich in Staatsbesitz übergeht. Ausserdem hat die Regierung 5 Jahre nach vollständiger Eröffnung der Linien das Recht, die Bahn jederzeit zu verstaatlichen, wenn sie diese Absicht 1 Jahr zuvor kundgibt. Will sie dieses Recht während der ersten 10 Jahre nach seinem Eintritt ausüben, so hat sie den Unternehmern eine Summe zu zahlen, welche der 5% Kapitalisirung des im Jahre vor der Verstaatlichung erzielten Reinertrags entspricht; macht sie dagegen erst später von diesem Recht Gebrauch, so hat sie den Unternehmern lediglich den noch nicht getilgten Theil des Anlagekapitals zu zahlen. Im Falle der Verstaatlichung oder des Ablaufs der Konzession haben die Unternehmer die Bahnanlage nebst dem gesammten Zubehör in gutem Unterhaltungszustand zu übergeben und die Regierung hat nöthigenfalls in dem Jahre vor der Verstaatlichung bezw. während der fünf letzten Jahre vor Ablauf der Konzession das Recht, die Einnahmen der Bahn einzuziehen und sie zu deren Wiederherstellung zu verwenden.

Die gute Ausführung der Bauarbeiten, die Höhe des Anlagekapitals und die Eröffnungstage werden von der Regierung überwacht bezw. festgesetzt. Die Unternehmer müssen die Bahn selbst betreiben oder aber eine Aegyptische Gesellschaft mit dem Sitze in Kaïro und Mansurah bilden; vor Unterzeichnung des Vertrags haben sie eine Bürgschaft von 5000 Aegyptische Pfund zu hinterlegen und erhalten davon nach Eröffnung der ganzen Bahn die Hälfte zurück. Ist der Reinertrag der Bahn höher als 5% des festgestellten Anlagekapitals, so erhält die Regierung von dem Mehrbetrag über 5 bis einschl. 8% einen Antheil von 25% und von dem Mehrbetrag über 8% einen Antheil von 50%. Die thatsächliche Höhe des Regierungsantheils wird vom Finanzminister auf Grund der Bücher und Rechnungen der Unternehmer ohne die Möglichkeit einer Berufung festgestellt.

Die Krümmungen der schmalspurig zu bauenden Bahn dürfen auf freier Strecke nicht unter 100 m, in Ortschaften und Stationen nicht unter 50 m Halbmesser haben. Zwischen Gegenkrümmungen muss eine gerade Strecke von wenigstens 60 m eingeschaltet werden, die in Ortschaften und vor Bahnhöfen auf 25 m herabgesetzt werden kann. Die Steigung soll im allgemeinen 6 mm auf 1 m, jedenfalls aber 12 mm nicht übersteigen; zwischen Gegensteigungen ist eine waagerechte Strecke von wenigstens 40 m einzuschalten. Die zu verwendenden Vignoleschienen sollen aus Stahl sein und auf der Linie Mansurah-Matarieh ein Gewicht von 20 kg auf 1 m, auf der Zweigbahn ein solches von 15 kg haben. Die Holzschwellen sollen wenigstens eine Abmessung von $0{,}18 \times 0{,}10 \times 1{,}35$ m haben und 0,75 m von einander entfernt sein. Die Kronenbreite des Bahnkörpers soll 2,50 m betragen, wobei sich die Grundbreite zur Höhe der Dammböschung wie 2 zu 1 zu verhalten hat; am Fusse ist aber auf jeder Seite noch ein Böschungsabsatz von wenigstens 0,75 m Breite herzustellen. Die öffentlichen Strassen ausserhalb der Ortschaften werden im allgemeinen in Schienenhöhe gekreuzt; in diesen Kreuzungen sind die Geleise mit Zwangsschienen zu versehen, auch ist die Strasse auf der Kreuzung und noch 3 m ausserhalb der Schienen zu pflastern. Für sehr belebte Uebergänge kann die Regierung nach freiem Ermessen die Herstellung von Wegeschranken fordern.

Benutzt die Bahn eine Strasse, so muss der Bahnkörper für Fussgänger, Thiere und Fahrzeuge zugänglich sein; die Schienen müssen dann Hohlschienen sein oder mit Zwangsschienen versehen werden und mit dem Erdboden abschneiden. Die Strasse ist auf diesen Stellen vom Unternehmer zwischen den Schienen und 0,50 m breit ausserhalb zu pflastern und zu unterhalten. Ist die Strasse auf den von der Bahn benutzten Stellen nicht wenigstens 8 m breit, so hat sie der Unternehmer auf eigene Kosten genügend zu verbreiten; die vorspringenden Theile der Betriebsmittel müssen wenigstens 2 m von den Häusern, Bäumen usw. entfernt bleiben. Im übrigen sind die Pläne für jede Einzelheit dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu unterbreiten, gegen dessen Entscheidungen keine Berufung zulässig ist. Auch hat die Staatsbahnverwaltung während der ganzen Konzessionsdauer das Recht zur Beaufsichtigung der Bahn nebst Zubehör. Eine Entschädigungspflicht für die Folgen ihrer Anordnungen oder von Naturereignissen übernimmt die Regierung nicht.

Der Unternehmer hat eine genügende Anzahl Bahnwärter anzustellen. Die Fahrgeschwindigkeit darf auf freier Strecke nicht unter 20 km in der Stunde betragen und muss in Ortschaften auf 10 km ermässigt werden. Die Personenwagen bestehen aus solchen I. und III. Klasse; für Frauen muss in jedem Zuge ein Abtheil I. und III. Klasse vorbehalten werden. Die Sonderzüge des Khedive sind gebührenfrei zu befördern; desgleichen die im Dienste befindlichen Post- und Telegraphenbeamten, sowie auch die Postsachen. Jede Fahrplanänderung ist der Postverwaltung 15 Tage vorher anzuzeigen.

Das Verkehrsrecht bezieht sich auf Reisende (I. und III. Klasse), Gepäck, Eil- und Frachtgut. Postdepeschen, Postpackete und Geldsendungen sind Monopol der Postverwaltung. Der Fahrpreis beträgt in I. Klasse 0,6 Piaster für das Kilometer (1 Piaster = 20,5 ₰) und in III. Klasse 0,2 Piaster; Kinder unter 4 Jahren sind frei, von 4 bis 10 Jahren zahlen die Hälfte. Hunde in Personenzügen kosten 0,1 P. Im Viehverkehr betragen die Sätze für Pferde, Maulesel, Ochsen, Kühe, Büffel 0,25 P., für Esel 0,2 P., für Hammel, Schafe, Ziegen und Schweine 0,05 P.; werden die Thiere auf Verlangen des Absenders mit Personenzugs-Geschwindigkeit befördert, so erhöhen sich diese Sätze um 50%. Eilgut kostet 2,5 P. für das Tonnenkilometer; bei Frachtgut stellen sich die Sätze für die 7 Waarenklassen auf 1,5 bezw. 1, 0,7, 0,5, 0,35, 0,25 und 0,15 P. Eisenbahnfahrzeuge kosten 0,6 bezw. 1 P., Lokomobilen 12,5 P., Strassenfuhrwerke mit Güterzügen 2 P.; in Personenzügen sind für einen vierrädrigen Wagen oder einen Sarg mit Leiche 3 P., für einen zweirädrigen Wagen 2,5 P. zu zahlen. Untheilbare

Massen von mehr als 6 t ist der Unternehmer nicht verbunden zu befördern. Feuergefährliche Gegenstände dürfen mit Personenzügen nicht befördert werden.

Sind die Tarife ermässigt worden, so dürfen sie im Personenverkehr frühestens nach einem Monat, im Güterverkehr nach 3 Monaten wieder erhöht werden; jede Tarifänderung muss einen Monat zuvor durch Anschlag bekannt gemacht werden. Besondere Abmachungen, die einen oder mehrere Verfrachter begünstigen, können vorläufig angewendet werden, sind aber sofort der Regierung anzuzeigen, damit diese über die Beibehaltung oder Abschaffung befinden kann. Angehörige der Land- und Seemacht zahlen ein Viertel, Kriegssendungen die Hälfte des konzessionsmässigen Tarifs. Im übrigen soll keine Begünstigung eines einzelnen erfolgen. Eilgut ist, wenn es 3 Stunden vor Abgang des Zuges zur Abfertigung angeboten wird, mit dem ersten anschliessenden Personenzug zu befördern, und 2 Stunden nach Ankunft dem Empfänger auf dem Bahnhof zur Verfügung zu stellen. Für Frachtgut beträgt die Abfertigungsfrist der Versandstation einen Tag; die Beförderungsfrist darf 24 Stunden für jeden untheilbaren Bruchtheil von 24 km nicht übersteigen; die Abfertigungsfrist der Empfangsstation beträgt wiederum einen Tag.

Auf allen Linien ist täglich wenigstens ein Personen befördernder Zug mit beiden Wagenklassen abzulassen. Wird der Betrieb vom Unternehmer eingestellt, so lässt ihn die Regierung vorläufig fortsetzen; vermag der Unternehmer innerhalb 3 Monaten den Betrieb nicht wieder aufzunehmen, so kann der Minister die Konzession unter Ausschluss jeder Berufung für verfallen erklären und die Bahn nebst Zubehör versteigern lassen. Führt eine erste Versteigerung kein Ergebniss herbei, so wird innerhalb 3 Monaten eine zweite Versteigerung versucht und hat auch diese kein Ergebniss, so geht die Bahn ohne Entschädigung des Unternehmers in den Besitz des Staates über. Die Regierung ist in jeder Beziehung der oberste Richter für den Unternehmer, dem jede Berufung abgeschnitten ist.

Da die Aegyptische Regierung keine geeignete Selbstverwaltungs-Körperschaft zur Verfügung hat, der sie die Sorge für die Herstellung der Strassenbahn Mansurah-Matarieh anvertrauen konnte, so musste sie sich selbst damit befassen. Mehr aber noch wird es uns auffallen, dass sich die Regierung sogar die Konzessionsertheilung für die städtischen Strassenbahnlinien von Kaïro vorbehält. Dieses Netz umfasst zwei Hauptlinien; die eine von ihnen beginnt am Fum el Kalig, d. h. der Mündung der Stadtkloake, welche nach Süden oder flussaufwärts den Abschluss von Kaïro gegen Altkaïro bildet, sie läuft dann in gleicher Richtung mit dem Nil flussabwärts an der grossen Nilbrücke (Kasr el Nil) vorbei bis zum Ismailyehkanal, welcher die Stadt von dem flussabwärts gelegenen Hafen Bulak trennt, sie folgt diesem Kanal an der Abulelabrücke vorbei bis zur Lemunbrücke (gegenüber dem Bahnhof von Alexandrien) und führt von dort nach dem Vorort Abassyeh; je eine Zweigbahn führt von der Abulela- und der Lemunbrücke durch Bulak zum Nilufer. Die zweite Linie geht von der im Süden der Stadt gelegenen Citadelle bezw. dem Heluanbahnhof aus, durchschneidet die Stadt, entsendet von deren Mittelpunkt je eine Zweigbahn nach der Kasr el Nil- sowie nach der Abulelabrücke und endet an der Lemunbrücke.

Die Geleise müssen mit der Oberfläche der Strasse abschneiden; zwischen den Schienen und 0,50 m ausserhalb ist die Strasse vom Unternehmer zu pflastern und zu unterhalten. Die Zugförderung kann durch thierische Kraft oder durch Elektrizität erfolgen. Der kleinste Krümmungshalbmesser muss wenigstens 25 m betragen. In jedem Wagen ist eine Abtheilung den Frauen vorzubehalten. Nach Ablauf von 30 Jahren tritt die Regierung ohne jede Entschädigung in freien Besitz der Strassenbahn nebst dem gesammten Zubehör; an Wagen müssen dabei 5 Stück für je 3 km Länge übergeben werden.

Der Unternehmer hat an die Regierung einen der Ueberbietung unterliegenden Antheil an den Betriebseinnahmen als Pacht zu zahlen; ausserdem aber wird, wenn der Reinertrag 7 % des noch zu tilgenden Anlagekapitals übersteigt, der Mehrertrag zur Hälfte zwischen der Regierung und dem Unternehmer getheilt. Bei Nichteinhaltung der Baufristen oder bei Einstellung des Betriebes wird die Konzession für verfallen erklärt und die Bürgschaftssumme (3000 Aegypt. Pfd.) sowie die Bahnanlage gehen ohne jede Entschädigung des Unternehmers in den Besitz des Staates über.

Der Höchsttarif darf 1,5 Piaster (36 ₰) für die Person ohne Rücksicht auf die Entfernung und für Strecken bis zu 2 km 0,5 P. (10 ₰) nicht übersteigen; Kinder unter 4 Jahren sind frei. Angehörige des Heeres und Polizeibeamte bezahlen die Hälfte. Die im Dienst befindlichen Post- und Telegraphenbeamten nebst ihren Packeten sowie die Aufsichtsbeamten des Strassenbahnbetriebes fahren frei. Die Fahrgeschwindigkeit darf 8 km in der Stunde nicht übersteigen; vor Sonnenaufgang und nach 1 Uhr Nachts darf kein Wagen abfahren. Der Fahrplan wird nach Anhörung des Unternehmers vom Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzt. Die Vereinigung von zwei oder mehreren Wagen zu einem Zuge ist verboten; die Annäherung des Wagens wird vom Führer vermittelst eines Hornes angekündigt.

Die Konzession nimmt dem Unternehmer jedes Entschädigungsrecht und setzt auf Uebertretungen eine Geldstrafe von 2 Aegypt. Pfd. für jeden Tag. Eine Entschädigung ist nur für den einzigen Fall vorgesehen, wenn die Regierung nach freiem Ermessen die Beseitigung des Unternehmens anordnet; in diesem Falle wird der Schaden durch Sachverständige, die nöthigenfalls durch den Vorsitzenden des gemischten Gerichtshofes von Kaïro ernannt werden, abgeschätzt. In allen übrigen Fällen ist die Entscheidung des Ministers der öffentlichen Arbeiten oder des Finanzministers endgültig.

Bereits im Jahre 1889 war die Vergebung der Konzession für ungefähr das gleiche Strassenbahnnetz in Kaïro ausgeschrieben worden, ohne zu einem Ergebniss zu führen. Es ist auch jetzt wenig wahrscheinlich, dass sich ernsthafte Bewerber bei den gegenwärtigen Bedingungen weder auf das Strassenbahnnetz von Kaïro noch auf die Linie Mansurah-Matarieh einlassen werden. Will also die Aegyptische Regierung Privatunternehmer zur Herstellung der Kleinbahnen heranziehen, so wird sie sich wohl oder übel entschliessen müssen, die Schärfe der jetzigen Konzessionsbedingungen wesentlich zu mildern.

G. Krenke.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

v. O. **Disziplinelle Entlassung als Kündigungserklärung aufrecht erhalten.** Das Betriebsamt hatte am 14. September die sofortige Entlassung eines Bahnmeisters verfügt, weil sich derselbe eines strafrechtlichen bezl. eines Dienstvergehens schuldig gemacht habe. Auf Beschwerde des Klägers entschied die Eisenbahndirektion, dass die Entlassungsverfügung wieder aufzuheben, Kläger für den Fall seines ihm zu gestattenden Wiedereintritts mit einer Geldstrafe zu belegen, das Dienstverhältniss aber seit dem 17. Dezember als unterbrochen anzusehen sei. Die Klage auf das Diensteinkommen seit dem 17. Dezember bis zu dem späteren Tage, an welchem dem Kläger eröffnet wurde, dass von seiner Wiederanstellung im Staatseisenbahndienst Abstand genommen werde und auf Rückzahlung der Beiträge zur Wittwen-Pensionskasse wurde abgewiesen; denn durch die Entlassungsverfügung hat das Betriebsamt unzweideutig seinen Willen kund gegeben, dass es von den Diensten des Klägers überhaupt keinen Gebrauch machen wolle. Kläger hat auch annehmen müssen, dass das Betriebsamt jedenfalls von dem vertragsmässigen Kündigungsrechte Gebrauch machen wolle. Die Eisenbahndirektion hat zwar die sofortige Entlassung des Klägers für ungerechtfertigt erklärt, aber zugleich anerkannt, dass in der Entlassung eine Kündigung des Dienstverhältnisses für den 17. Dezember 1887 zu finden sei und die Kündigungserklärung als solche aufrecht erhalten. (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 25. April 1892; Bolze, Praxis des Reichsgerichts Bd. XIV S 375 Nr. 575.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Vom 1. Januar 1894 ab finden die im Theil III des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen etc. von diesseitigen Stationen nach denen des Direktionsbezirks Berlin enthaltenen Frachtsätze nach Stettin bezw. Swinemünde trans. seewärts vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs auch auf diejenigen Kohlen- etc. Sendungen Anwendung, welche zur Heizung der nach der Insel Rügen fahrenden Dampfer verwendet werden.

Breslau, den 21. Dezember 1893. (2776)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Südwestdeutscher Güterverkehr. Der am 1. Januar k. J. zur Einführung gelangende Nachtrag V zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr enthält die Erhöhung der Entfernungen für Berlin Centralmarkthallen um 7 km, sowie neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Bräunlingen, Furtwangen, Hammereisenbach, Hüfingen, Schönenbach, Vöhrenbach und Wolterdingen der Bregthalbahn, ferner mit Wirkung vom 10. Februar k. J. eine

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse für den Verkehr von und nach den Grenzpunkten Alt-Münsterol, Avricourt und Chambrey. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, woselbst auch der Nachtrag erhältlich ist.

Erfurt, den 18. Dezember 1893. (2777)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Direkter Verkehr mit der Güternebenstelle Westerland auf Sylt. In allen Staatsbahn-Gütertarifen, soweit der diesseitige Bezirk betheiligt ist, sowie im Nord-Ostsee-Verbands-Gütertarif tritt mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde vom 1. April 1894 ab für den direkten Verkehr mit der Güternebenstelle Westerland auf Sylt eine Erhöhung der kilometrischen Zuschläge zu den Tarifentfernungen der Station Hoyer wie folgt ein:

a) für Eilstückgüter von 50 km auf 57 km,
b) für Güter der allgemeinen Stückgutklasse von 100 km. auf 114 km,
c) für Güter des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter von 138 km auf 156 km.

Altona, den 16. Dezember 1893. (2778)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verbands-Güterverkehr.

a) Am 1. Januar 1894 treten im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II von den Eisenversandstationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Berlin und Breslau nach den Stationen der Eutin-Lübecker und der Lübeck-Büchener Eisenbahn in Kraft.
b) An demselben Tage gelangen direkte Frachtsätze zwischen den Stationen der Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 20. Dezember 1893. (2779MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Am 1. Januar 1894 kommen für den Sächsisch-Thüringischen Verband Nachtrag XII zum Gütertarif Heft 1 und Nachtrag I zum Gütertarif Heft 2 zur Einführung.

Dieselben enthalten ausser Aenderungen etc. der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger bezw. des Vorworts und der besonderen Tarifvorschriften etc. neue bezw. ermässigte Enfernungen für die Sächsischen Staatsbahnstationen Antonsthal, Connewitz, Geringswalde, Grosscotta, Hartha b. Waldheim, Hetzdorf b. Oederan bezw. Schweikershain, Steina und Waldheim, für Grosscotta jedoch erst gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Pirna-Grosscotta, ferner Ermässigung der Zuschläge für den Verkehr mit Ichtershausen, Aufhebung der Sätze für den Verkehr mit Ruhla und Thal zum 31. Dezember 1893, sowie (für Heft 2) Aufhebung des Ausnahmetarifs 2 für Malz zum 1. Oktober 1893 und Druckfehlerberichtigungen.

Die Nachträge sind von Ende Dezember d. J. ab durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Erfurt, den 20. Dezember 1893. (2780)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Erfurt und anschliessende Privatbahnen. Mit dem 1. Januar 1894 wird der im Gütertarif vom 1. April 1889 enthaltene Ausnahmetarif 12 für bestimmte Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben auf den Verkehr mit den Stationen der Saal-Eisenbahn ausgedehnt. Der Frachtberechnung werden die im Kilometerzeiger (E) aufgeführten Entfernungen einschliesslich Kilometer-Zuschläge zu Grunde gelegt.

Köln, den 23. Dezember 1893. (2781)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Zum Hannover-Bayerischen Verbandsgütertarife Theil II, Hefte 1 und 2 werden vom 1. Januar 1894 gültige Nachträge herausgegeben, enthaltend Aenderung der besonderen Tarifvorschriften, Vermehrung der direkten Abfertigungsstrecken, anderweite theilweise ermässigte Frachten für Bayerische Lokalbahnstrecken, sowie einzelne Aenderungen und Berichtigungen.

Die Nachträge sind voraussichtlich vom 27. d. Mts. ab bei den Güterabfertigungen der in den Tarif aufgenommenen Stationen einzusehen, daselbst auch käuflich zu haben.

Hannover, den 19. Dezember 1893. (2782)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Saarkohlen-Verkehr nach Oesterreich. Für die Beförderung von Gaskohlen ab den unten genannten Saargrubenstationen nach Innsbruck und Salzburg werden ab 1. Januar 1894 — vorläufig bis Ende 1894 — besondere Frachtermässigungen zugestanden, wenn die Sendungen in Ladungen zu mindestens 10 000 kg pro Wagen aufgegeben werden, an Gasfabriken adressirt sind und im Laufe des Jahres 1894 eine Gesammtmenge von mindestens 400 Wagenladungen durch einen Versender verfrachtet wird.

Die ermässigten Frachtsätze betragen:

Von	Nach Innsbruck	Nach Salzburg
	Mark für 100 kg	
Altenwald	1,38	1,22
Camphausen . .	1,39	1,22
Dechen	1,42	1,20
Dudweiler Grube	1,38	1,22
Heinitz	1,42	1,20
Kreuzgraben . .	1,39	1,22
Maybach	1,40	1,22
Sulzbach Grube	1,39	1,21

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt direkt zu den Frachtsätzen der bestehenden Saarkohlen-Ausnahmetarife; die hiernach gegenüber obigen ermässigten Sätzen gezahlte Mehrfracht wird gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe durch die Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen zurückbezahlt.

München, den 15. Dezember 1893. (2783)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Binnen-Gütertarif. Am 1. Januar 1894 wird die Station Hammer in den Ausnahmetarif 9 für Eisenerze und eisenhaltige Schlacken des Binnen-Gütertarifs als Versandstation aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen sowie unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Breslau, den 19. Dezember 1893. (2784)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande. Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von den Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Mecklenburgischen Südbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd (Strecke Neustrelitz-Warnemünde), der Paulinenaue-Neuruppiner, Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn tritt an Stelle des bisherigen Anhanges zum Tarif für den oben genannten Verband mit dem 1. Januar 1894 ein neuer Anhang in Kraft. Derselbe enthält theils ermässigte, theils auch um geringe Beträge erhöhte, zumeist aber die bisherigen Sätze. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis Ende Februar 1894 in Geltung. Druckabzüge des neuen Tarifanhanges sind zum Preise von 60 ₰ von den betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Breslau, den 18. Dezember 1893. (2785)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 27. Dezember l. J. treten für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Steinkohlen- und Braunkohlenkokes, sowie Steinkohlen- und Braunkohlenbrikets ab den Elsässischen Stationen Bischheim, Strassburg Centralbahnhof, Strassburg-Neudorf, Schiltigheim, Hüningen und Lauterburg Hafen nach Stationen der Mittel- und Westschweiz direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Stationen, sowie unser Gütertarifbüreau. (2786)

Karlsruhe, den 16. Dezember 1893.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 werden die Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 19 und 22, soweit sie den Verkehr mit Basel (Badische Bahn) betreffen, aus Heft 5 des Südwestdeutschen Gütertarifs in den Theil IIa des Deutsch-Französischen Gütertarifs (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen) übernommen. (2787)

Strassburg, den 13. Dezember 1893.
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Brölthaler Nachbarverkehr über Hennef. Am 1. Februar 1894 tritt an Stelle des Tarifs vom 1. April 1891 ein — auf die Stationen der neuen Strecken der Bröltaler Eisenbahn ausgedehnter — neuer Gütertarif in Kraft, durch welchen für die Stationen der Strecke Hennef-Waldbröl sowohl Frachtermässigungen als auch Erhöhungen herbeigeführt werden.

Die in dem neuen Tarife enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt.

Tarifabdrücke sind für 40 ₰ das Stück zu haben.

Köln, den 19. Dezember 1893. (2788)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

(Amtliche Bekanntm. Forts. S. V.)

Nr. 24. Jahrgang 1893. Berlin, am 28. Dezember 1893.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Dezember Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	12	1	—	Eisenplatte	3	1	Essen Rh.	Rechtsrh. Köln	
2	A D C	136/166	2	—	Privatdecken	—	2	Bomerée	Grand Central Belge	
3	A G	7438	1	Ballen	Bettbiber	21	3	Aachen	Linksrh. Köln	
4	A M K	—	1	—	Plan	—	4	Friedeberg N/M.	K. E.-D. Bromberg	
5	B	—	2	Kisten	leere Flaschen	307	5	Sichem	Grand Central Belge	
6	B	—	1	Fass	leer	8	6	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
7	B	—	4	Ballen	Seegras	72	7	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
8	B	8632	7	—	Stahlplatten	?	8	Spandau	K. E.-D. Altona	
9	B B K	355	1	Ballen	Wolle	126	9	Osterode a/H.	K. E.-D. Magdeburg	
10	B H	547	1	Kiste	leer	14	10	Duisburg	Rechtsrh. Köln	beschr.: Grossbreitenbach-Duisburg.
11	B R	112/113	2	Kisten	leer	33	11	„	„	beschr.: Duisburg-Speyer.
12	C E	unleserl.	1	Kiste	Maschinentheil, ansch. alter Gasometer	20	12	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	bekl.: Eckernförde-Berlin.
13	C K	2182	1	—	eis. Rohr	26	13	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
14	C S	216	1	Kollo	Eisen	14,5	14	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
15	C S	2908	1	Kiste	leer (Packheu)	48,5	15	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover N.
16	C T	1635	1	Ballen	Seegras	138	16	Minden	„	beschr.: Oeynhausen N.
17	D	—	1	—	Gussstück (ansch. Ofentheil)	3	17	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
18	D B R	14	1	Kiste	Hefe	4	18	Vierves	Grand Central Belge	
19	E L B / H S G	4	1	Fass	leer	10	19	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
20	E S	1990	1	Kiste	3 ird. Einmachetöpfe, 1 Glas mit Pflaumen, 1 Blechbüchse mit Eingemachtem und 1 Parthie Hülsenfrüchte	13	20	Münster, Gepäckabf.	„	
21	F	—	2 2 1 1	— — — —	Feuertöpfe Roster Ring Ofenthür	22	21	Duisburg	„	
22	F K & Co.	3995/96	2	Kisten	leere Blechbüchsen	19	22	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
23	G F	9852	1	Kiste	Wein	62	23	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
24	H / ╳	3	1	—	eis. Platte	11	24	Waldenburg	K. E.-D. Breslau	
25	H	II/III	2	Säcke	leere Säcke	11	25	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
26	H H	802	1	Fass	leer	11	26	Aachen	Linksrh. Köln	
27	H R C	1287	1	Kiste	leer	25	27	Münster	Rechtsrh. Köln	
28	H S C	—	2	Pack	Kohlenschaufeln	12	28	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	
29	H T	43	1	Kiste	leer	7	29	Bremen	„	b. Schuppenrevision.
30	H W W	25	1	Kollo	Landkarte	6,5	30	Watenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
31	J	696	1	Eimer	Preisselbeeren	16	31	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
32	J E	—	1	Ballen	Betten und Tücher	22	32	Essen B. M.	„	
33	J G	1370 / 1373	2	Kisten	leer	27	33	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	mit Steuerplombe H. Z. A. N. N. verschlossen.
34	J G	51	1	Kiste	unbekannt	32	34	Myslowitz	„	
35	J W K	6285	1	Ballen	Tuch	40	35	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
36	K B	2971	1	Sack	Kaffee	25	36	Warendorf	Rechtsrh. Köln	
37	K C	42/45	4	Pack	Säcke	58	37	Duisburg	„	gez.: Kaienburg & Cie., Essen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl der Güter	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
38	M	—	2	Kolli	Ofentheile —	9,5	38	Stargard i. P.	K. E.-D. Bromberg	
39	N (weiss)	—	1	—	eis. Sackrollkarren mit Holzgriffen	—	39	Northeim	K. E.-D. Hannover	
40	R S	—	1	Pack	Hufeisen —	10,5	40	Magdeburg Ctr.	K. E.-D. Magdeburg	
41	S M	—	1	Kistchen	2 Tafelwaagen —	—	41	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	beschr.: Düsseldorf.
42	T H	8	1	Pack	Säcke —	13	42	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
43	U E	42	1	Kiste	Glasgefäss —	14	43	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
44	W	—	1	Stück	Eisenblech —	2	44	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
45	W B	3	1	„	eis. Hebewerkzeug (Nagelzieher)	8	45	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
46	W W	1011	1	Fass	leer —	9	46	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
47	Z T	461	1	Gebund	Bretter —	—	47	Köln-Ehrenfeld	Linksrh. Köln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
48	W. B. Becher	—	1	Pack	5 leere Körbe —	16	48	Urmitz	Linksrh. Köln	
49	Hamburg K	4231 8711 8730/31	4	Fässer	leer —	135	49	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
50	Bürgerliches Brauhaus Pilsen	—	2	„	leer —	38	50	Tarnowitz	K. E.-D. Breslau	
51	Rückelhausen B M	4406	1	Fass	unbekannt —	30	51	Spandau	K. E.-D. Altona	
52	Schleicher in Stetten vor der Röhn b. Northeim	—	1	Koffer	gefüllt —	17	52	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
53	F. Weise	1067	1	—	Privatwagendecke —	—	53	Gnoien	Meckl. Friedr. Frzb.	gez.: Magdeburg.
54	F. Weise	1882	1	—	Privatwagendecke —	41	54	Karow	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
55	weiss	1	4	—	em. Töpfe —	14	55	Rathenow	K. E.-D. Magdeburg	
56	—	08	1	Kollo	Eisentheil —	2,5	56	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
57	—	500	1	Kiste	1 Ventil —	15	57	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
58	—	1678	1	Kübel	Margarine —	18	58	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
59	—	1888	1	—	Kohlensäurebehälter	40	59	Coblenz	Linksrh. Köln	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
60	// weisse Striche	—	1	Bund	Bandeisen —	25,5	60	Hammerstein	K. E.-D. Bromberg	
61	rother Strich	—	1	—	Ofenrost —	2	61	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
62	weisser Strich	—	1	Kollo	eis. Maschinentheil —	5	62	„	„	
63	rother Strich	—	1	—	eis. Bogen —	5,5	63	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
64	roth ○	—	2	—	Kanalrohrtheile —	10	64	„	„	
65	00	—	1	Kollo	2 gusseis. Herdeinsätze u. 5 Ringe	6,5	65	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
66	✡ AK	7949	1	Kiste	unbekannt —	48	66	Hamburg B.	„	
67	☼	102	1	Sack	Kordel —	37	67	Ruhrort Rh.	Rechtsrh. Köln	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
68	—	—	3	Kolli	Blechgefässe (Milchkühler)	12	68	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
69	—	—	1	Sack	Bohnen u. getrocknetes Obst	23	69	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
70	—	—	1	—	Brett —	—	70	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
71	—	—	18	—	Bretter —	—	71	Kreuzburg	K. E.-D. Breslau	
72	—	—	1	Pack	4 rohe Bretter —	18	72	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Bromberg	
73	—	—	2	—	Brettergestelle —	25	73	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
74	—	—	1	—	Dachfenster —	—	74	Coblenz	Linksrh. Köln	
75	—	—	1	—	eis. Deckel —	4	75	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
76	—	—	1	Stück	Eisen mit Gewinde —	2	76	Kreuzburg	K. E.-D. Breslau	
77	—	—	1	—	Eisenblech —	1,5	77	Breslau O. S.	„	
78	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	24	78	Eschweiler	Linksrh. Köln	
79	—	—	1	Ring	dünner Eisendraht —	13	79	Köln Ger.	„	
80	—	—	4	—	Eisenrohre —	175	80	Laurahütte	K. E.-D. Breslau	
81	—	—	1	—	Eisenstange —	11,5	81	Neue Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
82	—	—	2	—	Eisentheile (Verschlüsse)	4	82	Neumünster	K. E.-D. Altona	
83	—	—	1	—	Fischgerte	—	83	Coblenz	Linksrh. Köln	
84	—	—	1	Pack in braunem Papier	eis. lackirte Füsse (für Ofenschirme)	3,5	84	Rensdburg	K. E.-D. Altona	
85	—	—	1	Strohbund	Hohlglas	3,5	85	Köln G.	Linksrh. Köln	
86	—	—	4	Kolli	Holzstangen (Scheerbäume)	20	86	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
87	—	—	3	—	Hufeisen	2,5	87	Schlawe	K. E.-D. Bromberg	
88	—	—	1	Sack	Jutegarn	6	88	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
89	—	—	1	„	Kartoffeln	45	89	Schwientochlowitz	K. E.-D. Breslau	
90	—	—	2	Säcke	Kartoffeln	99	90	Flensburg	K. E.-D. Altona	
91	—	—	12	Stück	Kehrbleche	4	91	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
92	—	—	3	—	eis. Knierohre	11	92	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
93	—	—	1	Korb	leer	2	93	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
94	—	—	1	—	Lagerhaus-Untertheil	—	94	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
95	—	—	1	Kollo	Maschinentheile	16	95	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
96	—	—	1	Ring	Messingdraht	31	96	Beckum	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
97	—	—	1	Milchkanne	leer	—	97	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
98	—	—	1	Sack	Mohrrüben	50	98	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
99	—	—	1	—	Nähmaschine	—	99	Spandau	K. E.-D. Altona	
100	—	—	1	—	Obertheil eines Ofens	45	100	Düsseldorf D.	Rechtsrh. Köln	
101	—	—	1	—	Ofenrohr	9	101	Köln G.	Linksrh. Köln	
102	—	—	1	—	Ofenrohr von Eisenblech (Kniestück)	—	102	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
103	—	—	5	Pack	Ofensteine	36	103	Wilhelmsburg	„	
104	—	—	2	Säcke	altes Papier	21	104	Wittenberge	„	
105	—	—	1	—	Pflugsohle	1	105	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
106	—	—	1	—	Privatplan	—	106	Landsberg a. W.	K. E.-D. Bromberg	
107	—	—	1	—	Privat-Viehgitter	—	107	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
108	—	—	1	—	eis. Radnabe	1,5	108	„	„	
109	—	—	1	—	Regulirofen	59	109	Emmerich	Rechtsrh. Köln	
110	—	—	1	—	eiserne Rolle	0,5	110	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
111	—	—	15	Stück	Roststäbe	15	111	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
112	—	—	1	Pack	leere Säcke	7	112	Cleve	Linksrh. Köln	
113	—	—	7	Stück	Säcke	7	113	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
114	—	—	1	Pack	Säcke	5	114	„	„	
115	—	—	1	„	leere Säcke	27	115	St. Trond	Grand Central Belge	
116	—	—	1	„	leere Säcke	10	116	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
117	—	—	1	Sack	leere Säcke	13,5	117	Bremen	„	b. Schuppenrevision.
118	—	—	1	—	Schaukelstuhl	—	118	Spandau	K. E.-D. Altona	
119	—	—	1	Schliesskorb	leer (rund)	4	119	Köln G.	Linksrh. Köln	
120	—	—	1	Kollo	eis. Schrauben	3	120	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
121	—	—	½	—	Schraubenkuppelung	11	121	„	„	
122	—	—	1	—	Schutzvorrichtung von Holz	4	122	Heide	K. E.-D. Altona	
123	—	—	1	Stück	kieferne Schwelle	—	123	Filehne	K. E.-D. Bromberg	
124	—	—	1	Bund	Seegras	23	124	Dorsten	Rechtsrh. Köln	
125	—	—	2	—	Sprossenleitern	—	125	Ladestelle Königin Luise Ostfeld	K. E.-D. Breslau	in einem Kohlenwagen gefunden.
126	—	—	2	Gebund	Stabeisen	103	126	Aachen	Linksrh. Köln	
127	—	—	2	Pack	Strohpapier	50	127	Merzig	„	
128	—	—	1	Kiste	Tassen, Lampen	50	128	Praust	K. E.-D. Bromberg	
129	—	—	2	—	eis. Walzen	32	129	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
130	—	—	1	—	gusseis. Welle mit Messern zum Rübenschneiden	17	130	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
131	—	—	1	—	eiserne Winde	17,5	131	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
132	—	—	1	Sack	Zucker	30	132	„	„	b. Schuppenrevision.

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	4008	1	Wanne	Margarine	35	1	Glauchau	Sächsische Stsb.	verkauft.
2	ÆB.	665	1	Kiste	Tabak	35	2	Horb	Württemberg. Stsb.	
3	A D / P / D L P	15 / × / 87	1	Ballen	gerissene Fäden	118	3	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
4	A H	104	1	—	Maschinentheil	21	4	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
5	B A J R S / D	1	1	—	Wagendecke	—	5	Geislingen	Württemberg. Stsb.	
6	Ⓢ	4 / 7618	1	Kiste	Schellack	91	6	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
7	D H	4163	1	Kiste	leer —	30	7	Geislingen	Württemberg. Stsb.	
8	E D	5	2	Stück	alte Ofenrohre —	4	8	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
9	G	293	1	Kiste	leer —	25	9	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
10	G H	328	1	„	Holzwaaren —	18,5	10	Dresden-A.	„	beschr.: Dresden.
11	G H	3830	1	„	Packstroh —	?	11	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	bei Speicherrevision.
12	G R	166	1	Ballen	? —	43	12	Mülheim a. Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
13	I H	26 45 46	3	—	Rostrahmen —	2 3 5	13	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
14	H S	8088	1	Korb	Thürfedern —	36	14	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	
15	J H	38/9	2	Kisten	Kinderspielzeug —	167	15	Stettin Cgb.	K. E.-D. Berlin	
16	J S	428	1	Fass	gefüllt —	73,5	16	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
17	K W	—	1	Sack	Betten —	19	17	Cottbus	K. E.-D. Berlin	
18	M	9	1	—	ovaler Tisch —	11	18	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
19	M A M	1714 1414	2	Stangen	Stahl —	15	19	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
20	N V	13 14	1 1	Pack „	2 Rouleauxstangen, 1 Stock 2 alte Regenschirme, 1 Metermaass	1	20	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
21	O B T	155	1	Fass	leer —	10	21	Dresden-N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
22	P —	— —	3 1	Stück Bund	eis. Oefen Ringe	41	22	Stralsund	K. E.-D. Berlin	
23	P W	9804/6	3	Harrasse	leer —	186	23	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	bei Speicherrevision.
24	S & G	8638	1	Korb	leere Flaschen —	46	24	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	beschr.: Dettelbach.
25	T H M	3201	1	Harrass	leer —	20	25	Grimmenthal	„	
26	T R	30	1	Fass	Seife —	27	26	Stettin Cgb.	K. E.-D. Berlin	
27	W K	I	1	—	Ofentheil (Fussgestell)	3	27	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
28	W R	3	1	Sack	Rüben —	33	28	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	bereits verkauft.
29	O Berlin	133	1	Ballen	alte Züchen —	121	29	Berlin Görl. B.	K. E.-D. Berlin	
30	Göhler	396	1	Fass	leer —	32	30	Dresden-N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
31	F Irlesen	4673	1	„	leer —	10	31	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
32	A. Rackles	6792 8331	2	Fässer	leer —	17 18	32	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	bezettelt: M.Gladbach-Frankfurt a/M.
33	G. Sch.	11057	1	Fass	leer —	18	33	Dresden-N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
34	Schwanheim	384	1	—	leerer eis. Kohlensäurebehälter	35	34	Schwanheim	Hessische Ludwigsb.	Zettel: Germania-Brunnen Schwalheim-Hessen.
35	S G W Söhne	1073	1	Fass	leer —	35	35	Dresden-N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
36	Steinitz	1008	1	„	leer —	34	36	Dresden-N. Schles. Bhf.	„	
37	I/III Worms	—	3	Bündel	Säcke —	50	37	Worms	Hessische Ludwigsb.	
38	—	I	1	Stück	gusseis. Ofentheil —	2	38	Dresden-N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	beschr.: Dresden.
39	—	59	1	„	eis. Ofenrahmen —	6	39	Annaberg	„	
40	—	525	1	Sack	blauer Mohn —	74,5	40	Guben	K. E.-D. Berlin	
41	×	409 419 undeutl.	3	Säcke	Dividivi (Gerbstoff) —	165	41	Gera	K. E.-D. Erfurt	auf d. Strecke gef.
42	E C 363 R (Raute)	—	1	Kiste	Messingventile —	49	42	Stettin Cgb.	K. E.-D. Berlin	
43	S (Dreieck)	50	1	„	Konserven —	25	43	Röderau	K. E.-D. Erfurt	
44	—	—	1	Bund	Bandeisen —	25	44	Annaberg	Sächsische Stsb.	
45	—	—	1	Stange	Eisen —	42	45	Prenzlau	K. E.-D. Berlin	
46	—	—	1	—	Eisenform —	13	46	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
47	—	—	2	Stück	Eisenlager —	6	47	Annaberg	„	
48	—	—	1	Sack	Flaschenverschlüsse	32	48	Dresden-N. Leipz. Bhf.	„	„
49	—	—	1	Pack	24 Heu- oder Düngergabeln	22	49	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	—	—	1	—	eis. Hebelstange mit Holzgriff	6	50	Tempelhof-Rangirbhf.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision
51	—	—	1	—	Hobelbank-untergestell	21	51	Stralsund	K. E.-D. Berlin	
52	—	—	1	Pack	10 Kaminschieber —	11	52	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
53	—	—	1	Korb	leer —	5,5	53	Schlettau	Sächsische Stsb.	
54	—	—	1	Pack	2 leere Körbe mit 2 weissen u. 2 grauen Decktüchern	8	54	Gross-Gerau	Hessische Ludwigsb.	Anschein. zu Fleischversand.
55	—	—	1	Bund	42 Körbe —	2,5	55	Leipzig Bayer. Stsb.	Sächsische Stsb.	
56	—	—	1	—	Kurbelscheibe mit 3 Bohrlöchern	12	56	Köstritz	K. E.-D. Erfurt	
57	—	—	2	—	gusseis. Laternenarme	22	57	Cottbus	K. E.-D. Berlin	
58	—	—	1	Korb	Lederschuhe —	22,5	58	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	
59	—	—	1	—	Marmorplatte —	9	59	Remscheid	„	
60	—	—	1	Stück	Ofenrost —	2	60	Annaberg	Sächsische Stsb.	
61	—	—	1	Kollo	eis. Ofenthür —	1	61	Gera	K. E.-D. Erfurt	
62	—	—	1	Pack	Polster für Kinderstuhlsitze	4	62	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
63	—	—	15	Stück	Roheisen —	446	63	Pirna	Sächsische Stsb.	
64	—	—	1	—	eis. Rad —	15	64	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
65	—	—	2	Stangen	Rinneneisen —	6	65	Annaberg	Sächsische Stsb.	
66	—	—	1	Stange	Rundeisen —	22	66	„	„	
67	—	—	1	Stück	Rundeisen —	9,5	67	„	„	
68	—	—	2	Bündel	Säcke —	53	68	Worms	Hessische Ludwigsb.	
69	—	—	1	Pack	Schnittergut (1 Sense und 2 Spaten)	10,5	69	Rangirb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
70	—	—	1	Rolle	Siebränder —	6	70	Stollberg	Sächsische Stsb.	
71	—	—	1	Bund	4 neue Stränge —	—	71	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
72	—	—	1	Pack	Tischfüsse —	4	72	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
73	—	—	1	—	Vorderplatte mit Thüröffnung	14	73	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
74	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	74	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Vom 1. Januar 1894 ab wird im **Binnenverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen**, im Wechselverkehr derselben untereinander und mit den Oldenburgischen Staatsbahnen sowie im Rheinischen Nachbarverkehr der Artikel „Wollstaub“ in den Ausnahmetarif für Düngemittel usw. aufgenommen.

Köln, den 18. Dezember 1893. (2789)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1894 gelangen zu den Gütertarifheften Nr. 1, 2a, 2b, 3 und 4 die Nachträge IV sowie zum Tarifheft Nr. 6 der Nachtrag VIII und zum Tarifheft Nr. 5 der Nachtrag VI zur Einführung. Dieselben enthalten, neben verschiedenen schon vorher veröffentlichten und eingeführten Tarifmaassnahmen, Aenderungen und Berichtigungen, Ermässigung der Kilometerzuschläge für die Stationen Ebeleben, Schernberg-Gundersleben und Ichtershausen, Aufhebung der Frachtsätze für die Stationen Ruhla und Thal (Thür.), Ausdehnung der direkten Frachtsätze für die Stationen Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M., Mainz, Wiesbaden und Saargemünd, neue Entfernungen und Sätze für die Stationen Burgkemnitz, Heimbach, Frankleben, Kleinschmalkalden, Antonsthal, Dölau, Geringswalde, Hartha bei Waldheim, Herrnhut, Hetzdorf bei Oederan, Dornberg-Grossgerau, Mettenheim, Bräunlingen, Furtwangen, Hammereisenbach, Hüfingen, Schönenbach, Vöhrenbach und Wolterdingen, Ergänzungen des Ausnahmetarifs 11 für Schiefertafeln, Griffel und Märbel, neue Ausnahmefrachtsätze für Malz im Verkehr mit Frankfurt a M. sowie für Kalirohsalze im Verkehr mit Crailsheim, ferner mit Wirkung vom 10. Februar k. Js. ab eine Beschränkung bezw. Aenderung der Abfertigungsbefugnisse für den Verkehr von und nach den Grenzpunkten Alt-Münsterol, Avricourt, Amanweiler, Bettingen, Chambrey, Fentsch, Novéant und Ulflingen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Erfurt, den 18. Dezember 1893. (2790)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Verbands-Güterverkehr. Die in dem provisorischen Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft usw. einerseits und Stationen der K. Bayer. Staatseisenbahnen anderseits vom 20 Mai 1888 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Ungar Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft bleiben in Abänderung des Ausschreibens vom 22. November d. J. bis 31. Januar 1894 in Kraft.

Für die Beförderung von Holz der Abtheilungen b und c ab B a r c s nach verschiedenen Bayerischen Stationen sowie ab C s a k a t h u r n - W a r a s d i n (Csáktornya) nach München gelangen m i t 1. J a n u a r 1894 ermässigte Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

München, den 15. Dezember 1893. (2791)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarife für Eisen und Stahl. Am 1. Januar 1894 kommen Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II von den Eisen-Versandstationen der Direktionsbezirke Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.), Elberfeld und Hannover nach Ribnitz (zwischen Rostock und Stralsund), zur Einführung. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 18. Dezember 1893. (2792MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. Januar 1894 tritt zum Tarif Theil II Heft 4 der Nachtrag II in Kraft, welcher neue Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 2B (Eisenerze zum Hochofenbetriebe) und Nr. 3B (Schlacken zum Hochofenbetriebe) sowie einen neuen Ausnahmetarif Nr 7 (Thoneisenstein, Bauxit etc. von Lees-Veldes nach Ratibor) enthält.

Der Nachtrag kann von den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 18. Dezember 1893. (2793)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnen-Gütertarif. Am 1. Januar 1894 wird die Station O t t m a c h a u als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 für Steine des Binnen-Gütertarifs aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen sowie unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Breslau, den 20. Dezember 1893. (2794)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 22. Dezember d. J. tritt für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Badischen Staatseisenbahnen und den Badischen Ufer-

stationen des Bodensees einerseits und den Stationen der neuerbauten Lokalbahn Rhein-Ettenheimmünster andererseits ein Tarif in Kraft. Die in demselben enthaltenen besonderen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt worden.

Der Tarif ist zum Preise von 40 ₰ das Stück durch unsere Güterstellen zu beziehen.

Karlsruhe, den 18. Dez. 1893. (2795)
Generaldirektion.

Main - Neckarbahn - Hessischer Güterverkehr. Zum Main-Neckarbahn-Hessischen Gütertarif vom 1. Oktober 1889 tritt am 1. Januar 1894 der Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Mannheim - Neckarvorstadt einer- und Stationen der Main - Neckar - Eisenbahn anderseits.

Die erhöhten Frachtsätze treten erst am 1. Februar 1894 in Kraft.

Darmstadt, den 17. Dez. 1893. (2796)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Malzsendungen aus Sachsen. Für Malzsendungen von Dresden, Löbau, Niedersedlitz, Pirna und Schöna nach aussersächsischen Stationen westlich und nördlich von Leipzig, Röderau und Elsterwerda werden vom 21. Dezember d. J. an von den Sächsischen Streckenantheilen des Spezialtarifs I gewisse Beträge zurückerstattet. Das Nähere ist aus einem von uns erhältlichen Rückvergütungstarife zu ersehen.

Dresden, am 20. Dezember 1893. (2797)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Elbeumschlags - Verkehr. Einführung von Tarifnachträgen. Zu dem Elbeumschlagstarife für Oesterreich vom 1. Januar 1892 sowie zu dem Elbeumschlagstarife für Westösterreich vom 1. Juni 1893 gelangen mit 1. Januar 1894 Nachträge I zur Einführung.

Dieselben enthalten unter anderem Aenderungen der „Besonderen Bestimmungen“, Ergänzungen der Klassengutbezw. Ausnahmetarife, sowie die Wiedereinführung der Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden.

Die Nachträge können von den Verbandsverwaltungen sowie von der unterzeichneten Direktion u. z. der für Oesterreich zum Preise von 20 kr., jener für Westösterreich zum Preise von 10 kr. bezogen werden.

Wien, am 16. Dezember 1893. (2798)
Die Direktion
der Oesterreichischen Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. (Ermässigte Frachtsätze für Malz in vollen Wagenladungen à 10 000 kg von diversen Stationen der K. F. N. B., M. Schl. C. B., K. K. St. B. und St. E. G. nach Leipzig.) Ab 1. Januar 1894 gelangen bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1894 für Malz von diversen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch - Schlesischen Centralbahn, K. K. Oesterr. Staatsbahnen und Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Leipzig (Bayerischer Bahnhof), Leipzig (Berlin - Dresdener Bhf. und Eilenburger Bahnhof), beziehungsweise Leipzig (Thüringer Bahnhof) bei Zahlung der Fracht mindestens für 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Ueber die Höhe der bezüglichen Frachtsätze ertheilen die betheiligten Bahnverwaltungen Auskunft.

Wien, den 18. Dezember 1893. (2799)
Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits. (Tariftheil I, Abtheilung B.) Der im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt Nr. 139 vom 5. Dezember 1893 auf Seite 2232 resp. in Nr 95 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 6. Dezember 1893 mit Wirksamkeit ab 1. Januar 1894 publizirte Tariftheil I, Abtheilung B tritt erst mit 1. Februar 1894 in Kraft.

Wien, am 19. Dezember 1893. (2800)
Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

2. Verdingungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Ausgeschrieben wird die Lieferung von 690 t Tender- und Wagen - Radreifen aus bestem Martin-Flussstahl in den lichten Weiten von 846 mm bis 862 mm.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind von der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz gegen Einsendung einer Gebühr von 30 ₰ zu beziehen. Dieselben können aber auch im Büreau der Maschinen-Hauptverwaltung, sowie bei den Maschinenmeistereien Leipzig I und II und Dresden-N. eingesehen werden. Die Lieferung hat in gleichmässigen Raten zu erfolgen.

Angebote, welche die Preise pro 100 kg frei Bahnhof Leipzig I und II, Chemnitz, Zwickau und Dresden - N. I bei Bezug in Wagenladungen zu 10 000 kg zu enthalten haben, sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Radreifen“ bis zum 13. Januar 1894, Vorm. 10 Uhr, an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion portofrei einzusenden und werden am nämlichen Tage Mittags 12 Uhr in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet werden. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis 10. Februar 1894 an ihre Gebote gebunden bleiben, wird vorbehalten.

Falls bis dahin Nachricht über die Annahme des Angebotes nicht gegeben ist, hat dasselbe als abgelehnt zu gelten.

Dresden, am 18. Dezember 1893. (2801)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

---

3. Verkauf von Altmaterialien.

Am 16. Januar 1894, Mittags 12 Uhr, kommen in unseren Geschäftsräumen hier — Kirchplatz Nr. 1 — alte für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbare, auf den Bahnhöfen Löcknitz, Pasewalk, Anklam und Greifswald lagernde Materialien als Schienen, Kleineisenzeug, Herzstücke und sonstige Weichentheile, Guss-, Schmelz- und Schmiedeeisen etc. im Wege des schriftlichen Angebots zum Verkauf. Angebote sind auf vorgeschriebenem Formulare, verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Materialien“ bis zum obenbezeichneten Termine, in welchem die Eröffnung in Gegenwart der erschienenen Bieter erfolgen wird, portofrei an uns einzusenden. Die Bedingungen nebst Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien liegen während der Dienststunden in unserem Geschäftszimmer, in der Börsenregistratur in Berlin sowie bei der 6. Bahnmeisterei in Pasewalk, 9. Bahnmeisterei in Löcknitz, 16. Bahnmeisterei in Anklam und 19. Bahnmeisterei in Greifswald zur unentgeltlichen Einsicht aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Angebotformulare gegen portofreie Einsendung von 1,50 ℳ von dem Büreauvorsteher Noack hier bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

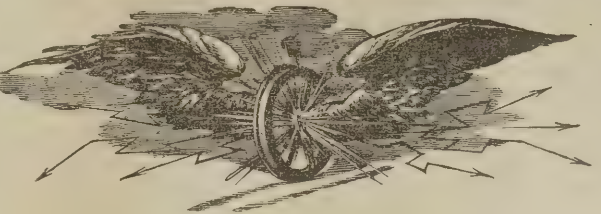
Stettin, den 15. Dezember 1893. (2802MG)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Stettin-Stralsund).

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 26.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 8.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 953 —

Nr. 101. **Zeitung des Vereins** 1893.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.).
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 30. Dezember 1893.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 20. Dezember 1893.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt das Inhaltsverzeichniss des Jahrgangs 1893 bei.

Inhalt:

Erwiderung auf die Besprechung in Nr. 89 S. 839—842 d. Ztg.

Meinen in Nr. 71 S. 679 d. Ztg. abgedruckten Aufsatz „Ein Vergleich zwischen der Erfurter Schnellzuglokomotive und der Personenzuglokomotive der Pennsylvania-Eisenbahn bezüglich der Leistungen" hat Herr Glasenapp in Nr. 89 d. Ztg. einer Besprechung unterzogen, auf welche ich das Nachstehende zu erwidern habe.

Ich habe ziemlich zu Anfang des betreffenden Aufsatzes gesagt, dass die auffallende Erscheinung, dass die Zugkräfte der Erfurter Personenzuglokomotive theilweise kleiner angegeben seien, als die entsprechenden der Schnellzuglokomotive, sich nur dadurch erklären lasse, dass die in den „Fortschritten im Bau der Betriebsmittel" auf S. 15 mitgetheilten Angaben nicht als Durchschnittswerthe beider Lokomotivgattungen anzusehen seien, sondern nur die Leistungen beider Versuchslokomotiven darstellen. Einige Zeilen weiter fügte ich hinzu: Aus diesem Grunde erscheinen die Angaben über die Leistungen der Personenzuglokomotive (als Gattung) anfechtbar; denn wären sie richtig, so brauchte man nur der Schnellzuglokomotive (als Gattung) noch grössere Räder zu geben, um ihre Leistung bis zu jedem beliebigen Grade zu steigern. Zu diesen Bemerkungen glaube ich auch jetzt noch die volle Berechtigung zu haben, denn die tabellarische Zusammenstellung auf S. 15 des oben erwähnten Werkes trägt die Ueberschrift:

Hauptabmessungen und Leistungen der Personenzug- und Schnellzuglokomotiven mit Drehgestell,

und die Spalte a dieser Zusammenstellung hat die Bezeichnung: Gattung der Lokomotive.

Die Zusammenstellung trägt daher durchaus den Charakter einer Angabe von Durchschnittswerthen für die Personenzuglokomotiven und Schnellzuglokomotiven der Erfurter Type, und in dieser Verallgemeinerung sind die Angaben nicht zutreffend.

Die oben aus meinem Aufsatz angeführten Zeilen haben Herrn Glasenapp Veranlassung gegeben, mir unklare Vorstellungen über die in der Lokomotive stattfindenden Vorgänge vorzuwerfen und eine Erklärung derselben hinzuzufügen. Ich bitte den geehrten Leser die mit „Bekanntlich" beginnende Erklärung auf S. 840 Sp. 2 Abs. 1 und 2 gefälligst selbst nachzulesen, weil durch Abdruck derselben der Raum zu sehr in Anspruch genommen werden würde. Herr Glasenapp tritt nämlich wider Erwarten allen Ernstes im Abs. 2 für die bisher allgemein als unrichtig gegoltene Annahme ein, dass man nur durch Vergrösserung der Räder die Leistungsfähigkeit einer Lokomotive steigern könne. Herr Glasenapp erwähnt nämlich, dass die Erfahrung, die man mit der unvollkommenen Ausnutzung des Dampfes in den Cylindern der Personenzuglokomotive gemacht habe, ganz alt sei, und das diese „alte Erfahrung" zur Bauart der Schnellzuglokomotive geführt habe. Da sich nun die Personenzuglokomotive von der Schnellzuglokomotive **nur** durch die Grösse der Triebräder unterscheidet, so ist nach Herrn Glasenapp thatsächlich nur durch Vergrösserung der Triebräder die Leistungsfähigkeit einer Lokomotive gesteigert worden. Dies gibt zur Hoffnung Veranlassung, dass durch weitere Vergrösserung der Triebraddurchmesser die Leistungsfähigkeit der Schnellzuglokomotive auf sehr einfache Weise noch weiter wird gesteigert werden können.

Ich überlasse es dem geehrten Leser zu beurtheilen, in wie weit die Erklärung des Herrn Glasenapp zutreffend ist, meine jedoch, dass es für die auffällige Erscheinung, dass eine Lokomotive mit kleinen Rädern weniger leistet, als eine mit grossen Rädern, auch noch eine andere und zutreffendere Erklärung geben muss; und diese ist in der That sehr einfach. Man vergegenwärtige sich, dass die von Herrn Glasenapp geschilderten Zustände in den Cylindern der Personenzuglokomotive sich genau ebenso in den Cylindern der Schnellzuglokomotive wiederholen müssen; allerdings nicht bei denselben Stundengeschwindigkeiten, aber bei der gleichen Anzahl der Umdrehungen der Triebachsen in der Zeiteinheit. Drehen sich die Triebachsen beider Lokomotiven in 1 Sekunde gleich viel Mal um, so ist die Kolbengeschwindigkeit in den Cylindern beider Lokomotiven gleich gross, die Dampfzuführung, die Dampfausnutzung ist gleich gross; kurz die Zustände in den Cylindern sind genau die nämlichen. Also müssen bei diesen Zuständen, weil die Heizflächen und das Heizmaterial ebenfalls gleich sind, die beiden Lokomotiven das Nämliche leisten; d. h. die auf 1 qm entfallende Anzahl Pferdekräfte muss ebenfalls gleich gross sein. Wenn also z. B. die Personenzuglokomotive bei 70 km Stundengeschwindigkeit nach den Versuchen 5,21 HP entwickelt, so müsste die Schnellzuglokomotive bei 79,306 km Stundengeschwindigkeit ebenfalls 5,21 HP auf 1 qm Heizfläche entwickeln, weil sich die Triebachsen beider Lokomotiven in diesem Falle 3,5777 Mal in je 1 Sekunde umdrehen.

Wie man jedoch durch Interpolation der für die Schnellzuglokomotive durch die Versuche festgestellten Leistungen findet, entwickelt die Schnellzuglokomotive nicht 5,21 HP auf 1 qm Heizfläche, sondern 5,531 HP, also etwa 6,1 % mehr.

Diese Erscheinung könnte nun ihren Grund darin haben, dass die Versuche nicht gleichwerthig bezüglich der Genauigkeit angestellt seien; aber auch ohne die Versicherung des Herrn Glasenapp kann von dieser Annahme abgesehen werden.

Ich nehme ebenso bereitwillig wie der geehrte Leser an, dass bezüglich der Sorgfalt, mit der die Erfurter Versuche angestellt wurden, nichts zu erinnern sein dürfte. Dieses Ergebniss muss daher eine andere Begründung haben und dürfte vielleicht darin zu finden sein, dass zwei nach demselben Entwurf erbaute Lokomotiven trotzdem niemals die nämliche innere Maschinenreibung haben können; ebenso wie zwei Gewehre, nach dem nämlichen Modell gearbeitet, verschieden in den Leistungen ausfallen. Da nun die innere Maschinenreibung mit der Zunahme der Geschwindigkeit wächst, so müssen die bei kleinen Geschwindigkeiten nur klein ausfallenden Differenzen in den Leistungen sich bei grösseren Geschwindigkeiten ebenfalls vergrössern, und dieses finden wir bei den beiden Versuchslokomotiven aus den Versuchen bestätigt, wie die nachstehende Tabelle zeigt.

1.	2.	3.	4.	5.	6.
Anzahl der Umdrehungen der Triebachse in 1 Sekunde	Stundengeschwindigkeit der Personenzuglokomotive km	Stundengeschwindigkeit der Schnellzuglokomotive km	Anzahl der auf 1 qm Heizfläche entfallenden HP bei der Personenzuglokomotive direkt nach den Versuchen	Anzahl der auf 1 qm Heizfläche entfallenden HP bei der Schnellzuglokomotive interpolirt aus den Versuchsergebnissen	Differenz von Spalte 5—4
1,5333	30	33,988	3,73	3,711	— 0,019
2,0444	40	45,318	4,30	4,315	+ 0,015
2,5555	50	56,647	4,70	4,805	+ 0,105
3,0666	60	67,977	4,97	5,203	+ 0,233
3,5777	70	79,306	5,21	5,531	+ 0,321
4,0888	80	90,636	5,41	5,752	+ 0,342

Aehnliche Erscheinungen haben sich bereits bei den Versuchen mit den Normallokomotiven gezeigt; jedoch sind dieselben nicht so aufgefallen, weil die Unterschiede in den Leistungen derselben, die bekanntlich sehr verschieden ausgefallen sind, auf die Ungleichheit der bei den Versuchen obwaltenden Umstände, namentlich auf das verschiedene Heizmaterial, geschoben werden mussten. Trotz dieser Unstimmigkeit der Leistungen im einzelnen hat sich aber bekanntlich ein sicheres Ergebniss für die Durchschnittswerthe der Gattungen erzielen lassen und so ist zu hoffen, dass bei fortgesetzten Versuchen mit den Erfurter Lokomotivtypen sich ebenfalls mit der Zeit ein sicheres Ergebniss erzielen lassen wird, welches nicht mehr die auffällige Erscheinung zeigen wird, dass die Leistungen der Personenzuglokomotive theilweise kleiner sind, als die entsprechenden Leistungen der Schnellzuglokomotive.

Des weiteren wirft mir Herr Glasenapp vor, dass ich das Durchschnittsgewicht für die todte Last eines Platzes zu klein angegeben habe, und meint, dasselbe müsse aus veralteten Wagen ermittelt worden sein. Die von mir angegebenen 475 kg für das durchschnittliche Platzgewicht, ermittelt aus alten und neuen 2- und 3 achsigen A B-Abtheilwagen, sind vollkommen richtig. Dieses Gewicht ist das arithmetische Mittel aus 141 Einzelgewichten, bei denen das Platzgewicht von 303 kg bis 666 kg schwankte. Wenn das Durchschnittsgewicht eines Platzes aus allen im Bezirk Erfurt vorhandenen A B-Abtheilwagen früherer Konstruktion auf gleiche Weise ermittelt wird, kann sich kaum ein anderes Gewicht ergeben, weil die Wagen im ganzen Staatseisenbahnbezirk nach denselben Normalien erbaut und gleichmässig vertheilt sind. Dass aber auch von 666 kg bis 1 035 kg (Platzgewicht der neuen Magdeburger Wagen Amerikanischer Bauart) ein nicht unerheblicher Sprung ist, wird wohl ernstlich kaum in Abrede gestellt werden. Ob diese schweren Wagen Amerikanischer Bauart in späterer Zeit in die dazu geeigneten Personenzüge werden eingestellt werden, wenn sich dieselben infolge von Abnutzung der Ausstattung nicht mehr für den Durchgangsverkehr eignen, kann zur Zeit nicht entschieden werden. Sollte es aber dazu kommen — und es ist nicht abzusehen, weshalb dieses nicht geschehen sollte, man wird sie doch nicht zum alten Eisen werfen — so werden die Erfurter Lokomotivtypen nicht leistungsfähig genug sein, um Personenzüge von der gegenwärtigen Platzstärke ohne Vorspann fahren zu können, und man wird sich alsdann abermals nach stärkeren Lokomotiven umsehen müssen, die deshalb nicht nothwendig schwerer zu sein brauchen. Eine leistungsfähigere Lokomotive von geringerem Dienstgewicht ist z. B. die Lokomotive der Pennsylvania-Eisenbahn, und wenn ich in meinem Aufsatze für die Beschaffung derartiger Lokomotiven eintrat, so ist darunter nicht zu verstehen, dass unsere gesammten Lo-

komotiven in Zukunft aus Amerika bezogen werden möchten; vielmehr habe ich damit nur der Beschaffung derartiger Lokomotiven zum Studium und zu Versuchszwecken das Wort reden wollen. Was nun den von mir angestellten Vergleich zwischen dem Kohlenverbrauch der Normallokomotive und der Lokomotive der Pennsylvania-Eisenbahn anbetrifft, so unterstellt mir Herr Glasenapp, wie in anderen Punkten so auch hier, etwas, was ich gar nicht gesagt habe. In meinem Aufsatz sprach ich nur von Lokomotiv-Nutzkilometern und deren Kosten, was ja auch ganz deutlich aus den Summanden hervorgeht, aus denen sich die Kosten eines derartigen Kilometers zusammensetzen; Herr Glasenapp spricht dagegen von den Kosten und den Kohlen, die auf 1 km eines ganzen Zuges entfallen. —g—.

Die Redaktion hat dem Herrn Verfasser des Artikels: „Vergleich zwischen der Erfurter Schnellzuglokomotive und der Personenzuglokomotive der Pennsylvania-Eisenbahn bezüglich der Leistungen" in Nr. 71 die Aufnahme der vorstehenden Erwiderung auf die in Nr. 89 enthaltene Besprechung des oben genannten Artikels nicht versagen können, da es in der Billigkeit liegt, den Vertretern widersprechender Ansichten gleichmässig das Wort zu gestatten. Hiermit ist die Sache für unsere Zeitung erledigt. — Auf mehrfache Anfragen erwidert die Redaktion gleichzeitig an dieser Stelle, dass sie, was die technischen Einzelheiten des Artikel in Nr. 71 anlangt, die Auffassung des Herrn Verfassers nicht theilt. — Im übrigen kann zur Beurtheilung der vorstehenden Einzelheiten nur empfohlen werden, die beiden Originalartikel in Nr. 71 u. 89 d. Ztg. neben einander zu studiren.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Der Bericht über die Entstehung des § 117a der technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen, betreffend die Einschränkung der Breitenmaasse langer Wagen mit Rücksicht auf das Durchfahren von Krümmungen ist an die Vereinsverwaltungen mit Rundschreiben vom 19. d. Mts. Nr. 4256 vertheilt worden.

Dieser Bericht kann auch von Nicht-Vereinsverwaltungen sowie von Privaten gegen Einsendung von 75 ₰ (auch in Deutschen Reichspost-Briefmarken) vom Vereinsbüreau (Berlin, Bahnhofstrasse 3) bezogen werden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 11,09 km lange Strecke Velten-Kremmen der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, welche am 20. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4231 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Antrag auf Zurechnung einer schmalspurigen Eisenbahnstrecke zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 4253 vom 27. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Maximal-Radstände der Wagen (abgesandt am 28. d. Mts.).

Nr. 4256 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einschränkung der Breitenmaasse der Wagen mit Rücksicht auf das Durchfahren von Krümmungen (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 4257 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (Anhang II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement vom 1. Januar 1893) (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 4257 vom 18. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehre betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, ferner die Nord-Milano Eisenbahn, die Italienische Mittelmeerbahn und die Italienische Südbahn, betreffend die Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (Anhang II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement vom 1. Januar 1893) (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 4260 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 4291 vom 23. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 28. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eisenbahn-Rückschau auf das Jahr 1893.

Dasselbe hat mehr gehalten, als es anfänglich versprochen hatte. Nach einem überaus strengen Winter trat im Frühjahre eine Dürre ein, welche die ärgsten Erntebefürchtungen begründete. Die Getreideausfuhr stockte deshalb. Ein glücklicher Umschwung der Witterung machte zwar diesen Befürchtungen bald ein Ende, doch war inzwischen das Goldagio hoch gestiegen und dadurch unsere Valuta so entwerthet, dass die Eigner sich sehr zurückhaltend zeigten. Allmählich begann sich der Verkehr in dem Maasse zu heben, dass mehrere Bahnen, insbesondere die Südbahn und die Böhmische Westbahn, das Jahr 1893 als das beste seit ihrem Bestande ansehen können. Während im Jahre 1892 das Gesammtnetz der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie 27 773 km, im Jahre 1893 aber (bis Anfang November) 28 052 km umfasste, haben 1892 die Betriebseinnahmen 300 835 250 fl., im Jahre 1893 dagegen (mit Berücksichtigung der für die letzten 2 Monate nur annähernd berechneten Einnahmen) 319 990 000 fl., also um 19 096 740 fl. mehr betragen, während ferner 1892 die kilometrische Einnahme 10 832 fl. betrug, beziffert sich dieselbe für 1893 mit 11 405 fl., daher um 573 fl. mehr. Diese Ziffern für 1893 müssen allerdings nach den Veröffentlichungen der Betriebseinnahmen für die letzten 2 Monate als auch nach der definitiven Richtigstellung dieser nur provisorischen Ziffern einer Korrektur unterzogen werden; sie zeigen aber immerhin den erfreulichen Aufschwung, den das wirthschaftliche Leben in der ganzen Monarchie genommen hat. Dass derselbe nicht vorübergehender Natur sei, dafür bürgt auch die Wandelung in der inneren Politik Oesterreichs, dessen neues Ministerium die Pflege der Volkswirthschaft und insbesondere des Verkehrs auf seine Fahne geschrieben hat. In den ersten 3 Quartalen des Jahres 1893 bezifferte sich die Waarenausfuhr mit 575,8 Millionen und die Einfuhr mit 488,2 Millionen Gulden, so dass der Ueberschuss der Ausfuhr 87,6 Millionen Gulden betrug, während er in der gleichen Periode des Jahres 1892 nur 62,5 Millionen Gulden beziffert, für den Zeitraum des Jahres 1893 somit um 25 Millionen günstiger ist.

Auch ist die industrielle Entwickelung der Monarchie im stetigen Fortschritte begriffen, welche noch lange nicht den Höhepunkt erreicht hat. Aus den Erläuterungen zum Voranschlage der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung für das Jahr 1894 geht hervor, dass die Verkehrssteigerung, die bei den Linien der Staatsbahnen eine besonders intensive ist, in erster Linie nur aus dem Verkehre resultirt. Die Ungewissheit dagegen, in welcher die Privatbahnen über ihr künftiges Schicksal gehalten werden und die daraus entspringenden, an gleicher Stelle für 1892 besprochenen Nachtheile dürften durch eine zielbewusstere Eisenbahnpolitik bald behoben werden. Im Plenum des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses wurde aber bei der Vorlage über eine Anfrage, betreffend den Fortgang der Verstaatlichungsaktion, erklärt, dass sowohl die Regierung als auch das Abgeordnetenhaus in nächster Zeit zu der Eisenbahnverstaatlichung schon Stellung nehmen werden. Endlich werden durch das stete Sinken des Goldagios und durch die angestrengtesten Bemühungen beider Regierungen zur Herstellung unserer Valuta die Verluste theilweise beseitigt, welche die Bahnunternehmungen durch ihre Goldschulden erleiden. Und so gehen wir denn einer freundlicheren Zukunft entgegen, welche wir an gleicher Stelle als fait accompli zu konstatiren hoffen.

Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Das Oesterreichische und das Ungarische Handelsministerium sind übereingekommen, die in Angelegenheit der Auslegung des § 23 des Schlussprotokolls der Berner Konferenz vom 15. Mai 1886, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, vom Schweizerischen Bundesrathe gestellten Anfragen dahin zu beantworten, dass 1. unter „Querschnittmaasse" sowohl die Konstruktionsgrenze der Bestandtheile der Personen- und Güterwagen, als auch die Ladungsgrenze zu verstehen ist, und dass 2. das vom Schweizerischen Bundesrathe herausgegebene Profilblatt für die Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen eine Umgrenzungslinie für Güterwagen darstellt, bei deren Einhaltung durch die Konstruktionstheile und durch die Ladung der Uebergang fremder Güterwagen auf sämmtliche dem internationalen Verkehre zugänglichen normalspurigen Eisenbahnen der Monarchie zulässig erscheint. An diese Erklärung wurde jedoch der Vorbehalt geknüpft, dass die Beladung offener Wagen bis zu der normirten Umgrenzungslinie nur für eine Wagenlänge zugestanden werden kann, weil das Ladeprofil von längeren, auf 2 oder mehreren Wagen ruhenden Gegenständen auf einzelnen Bahnlinien eine den baulichen Anlagen derselben entsprechende Reduktion erfahren müsste. Auch gilt diese Erklärung nur vorbehaltlich der speziellen

Vorschriften, die bei einzelnen Bahnen für die Verladung gewisser Gegenstände, welche während der Fahrt leicht verrückt werden können (wie z. B. Heu, Stroh, Baumrinde u. dergl.) bestehen.

Die Statistik des auswärtigen Handels.

Im Einvernehmen beider Regierungen wurden neue umfassende Durchführungsbestimmungen zum Gesetze über die Statistik des auswärtigen Handels erlassen. Hiermit wird vor allem die getrennte Nachweisung des Land- und Seeverkehrs bewirkt, welche bisher in den Handelsausweisen gefehlt hat. Die dadurch nothwendig werdenden neuen statistischen Anmeldescheine kommen nebst neuen statistischen Gebührenmarken vom 1. Januar 1894 an in Anwendung; für die Anmeldescheine ist nunmehr ein Preis von 0,5 kr. für das Stück festgesetzt. Der Gebrauch der amtlich aufgelegten Blanquette ist obligatorisch.

Die Verjährung der Portoreklamationen.

Ueber die diesbezügliche Bestimmung des § 61 Abs. 4 (entspricht dem § 50 Abs. 4 des Deutschen Ver.-Regl.) hat im Handelsministerium unter Beiziehung eines Vertreters des Justizministeriums und von Vertretern der Bahnverwaltungen eine Berathung stattgefunden. Der von dem Vertreter der Südbahn-Gesellschaft gestellte Antrag, in den gemeinsamen Tarif, Theil I, eine Bestimmung aufzunehmen, wonach die Bahnverwaltungen diese einjährige Frist während der Laufzeit der angestellten Reklamation als in ihrem Ablaufe gehemmt zu betrachten hätten, gelangte insbesondere infolge der ablehnenden Haltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Buschtêhrader Bahn nicht zur Annahme. Nachdem auch der von anderer Seite gemachte Vorschlag, die fragliche Frist nicht als Verjährungsfrist, sondern als einfache Präklusivfrist zu betrachten, keinen Anklang gefunden hatte, gelangte die Ansicht zur Geltung, dass der durch den Antrag der Südbahn angestrebte Zweck nur durch eine Ergänzung des Betriebsreglements selbst zu erreichen sein dürfte, zu welchem Zwecke vor allem das Einvernehmen mit der Ungarischen Regierung einzuleiten sein wird. Anlangend die von der Direktorenkonferenz bereits beschlossene Rückwirkung der am 31. d. Mts. ablaufenden einjährigen Frist auf die vor dem 1. Januar d. J. entstandenen Reklamationsansprüche, wurden die von den Regierungsvertretern ausgeführten Bedenken gegen die diesem Beschlusse zu Grunde liegende Rechtsanschauung von den Vertretern sämmtlicher Bahnen als begründet anerkannt und die Südbahn ersucht, wegen Behebung dieses Beschlusses noch in der auf den 28. d. Mts. anberaumten Direktorenkonferenz den Antrag zu stellen.

Eine Deputation wegen des Baues der Tauernbahn

wurde von Sr. Majestät in Audienz empfangen, um die Bitte um Förderung des Baues der Tauernbahn vorzubringen, dessen ehebaldigste Inangriffnahme ein Landes- und Reichsinteresse sei. Der Kaiser erwiderte, dass er für die Angelegenheit das regste Interesse bekunde und diesen Wünschen nach Thunlichkeit entgegenkommen werde. Die Deputation sprach auch beim Finanzminister Dr. v. Plener, beim Minister des Innern Marquis v. Bacquehem und beim Sektionschef Dr. v. Wittek in Vertretung des Handelsministers vor. Die beiden Minister sagten die eingehendste Prüfung der ihnen unterbreiteten Petition zu. Sektionschef Dr. v. Wittek bemerkte, dass die Delegirten derzeit einen günstigen Moment für die Realisirung ihrer Wünsche gewählt haben, da Handelsminister Graf Wurmbrand sein besonderes Augenmerk auf den Ausbau der Adhäsionsbahnen, von deren Wichtigkeit er vollkommen durchdrungen sei, richte.

Eine Verbindungsbahn zwischen Wodnian und Moldauthein.

Ueber das genannte Bahnprojekt, welches auch die Weiterführung über Bechyn nach Tabor bezweckt, verhandelte noch der Eisenbahnausschuss des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses vor dessen Vertagung. Der Referent unterstützte das Projekt Wodnian-Moldauthein, glaubt jedoch, dass der Weiterbau nach Tabor einer späteren Zeit vorbehalten bleiben müsse, und konstatirt, dass es nur der Haltung der Majorität des Eisenbahnausschusses im Jahre 1882 zuzuschreiben war, dass die Verbindung über Mühlhausen statt über Moldauthein nach Tabor hergestellt wurde. Es wurde sodann beschlossen, die vorliegenden Petitionen, insofern sie die Verbindung von Wodnian mit Moldauthein durch eine normalspurige Eisenbahn gemäss dem Landesgesetze vom 17. Dezember 1892 in Aussicht nehmen, der Regierung zur eingehendsten Würdigung und thunlichsten Berücksichtigung abzutreten.

Ergänzung der monatlichen Betriebseinnahmen-Ausweise.

Das K. K. Handelsministerium hat diese Ergänzung dahin angeordnet, dass die an die K. K. Generalinspektion monatlich vorzulegenden Betriebseinnahmen-Ausweise ab Januar 1894 in der Weise ergänzt werden, dass in denselben auch die Anzahl der in der Betriebsperiode vom 1. Januar bis Ende des jeweiligen Berichtsmonates des laufenden Jahres beförderten Personen und Gütertonnen summarisch ausgewiesen erscheine. Diesbezüglich wurde den Bahnverwaltungen zur Erzielung eines gleichmässigen Vorganges ein Formular zur Danachachtung übermittelt.

Die Enquete über die Beschwerden gegen das neue Betriebsreglement.

In Angelegenheit dieser vom K. K. Handelsministerium für Ende Januar 1894 in Aussicht gestellten Enquete hat die Wiener Handelskammer sämmtliche Handelskammern des Reiches eingeladen, je einen Delegirten nach Wien zu senden mit der Vollmacht, die Wahl der 8 Delegirten für die Ministerialenquete vorzunehmen, event. mit ihrer Vertretung den Delegirten einer anderen Kammer zu betrauen. Zugleich mögen die einzelnen Delegirten ermächtigt werden, an einer gemeinschaftlichen Vorberathung theilzunehmen, um jene Gesichtspunkte festzustellen, von welchen bei der Berathung des Betriebsreglements in der Enquete ausgegangen werden soll, event. um sich auch über neue Anträge zu einigen.

Französisches Kapital für den Bau der Galizischen Lokalbahnen.

Nach einer Rücksprache mit den in Wien verweilenden Abgeordneten aus Galizien, erschien bei der Direktion der Galizischen Länderbank in Lemberg eine Deputation Französischer Ingenieure und Kapitalisten, welche sich bereit erklärte, sämmtliche Galizischen Lokalbahnprojekte zu finanziren und schon im nächsten Frühjahre zum Baue der Lokalbahn Przybowka-Krosno-Dukla zu schreiten.

Die Einnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen im November 1893.

Die Einnahmen dieser, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen betrugen 7 010 974 fl., das ist um 686 863 fl. mehr als im gleichen Monate des Vorjahres. Für die Zeit vom 1. Januar bis Ende November ergibt sich eine Einnahme von 72 548 208 fl., das ist um 4 979 908 fl. mehr als im Vorjahre. Bei den für Rechnung des Staates betriebenen bezw. die Staatsgarantie in Anspruch nehmenden Linien beträgt die Einnahme für November 6 554 477 (+ 612 854) fl. und seit 1. Januar 68 644 156 (+ 4 607 387) fl.

Die Aktienabstempelung und Prioritätenausfolgung bei der Dux-Bodenbacher Bahn.

Mehrere Aktionäre dieser Bahn haben sich an den Verwaltungsrath dieser Gesellschaft wegen Beschleunigung der Aktienabstempelung und Ausfolgung der dafür auszugebenden 3 % Obligationen gewendet und gleichzeitig eine diesbezügliche Eingabe an das Handelsministerium gerichtet. Der Verwaltungsrath der Dux-Bodenbacher Bahn wird die Publikation der Aufforderung an die Aktionäre zum Bezuge jener Obligationen oder des dafür zugesicherten Einlösungswerthes noch vor Schluss des Jahres veranlassen und die Sache im Laufe des Januar zur Durchführung bringen.

Die neu zu emittirenden Aktien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Der Verwaltungsrath dieser Bahn hat die Modalitäten für die Aufstempelung der Aktien und für das Bezugsrecht auf die neu zu emittirenden Aktien festgesetzt. Den Aktionären wurde bekanntlich das Recht eingeräumt, auf 3 Aktien oder Genussscheine eine neue Aktie zu beziehen. Diejenigen Aktionäre, welche von diesem eingeräumten Rechte Gebrauch machen wollen, werden eingeladen, diese Aktien oder Genussscheine innerhalb des Präklusivtermins vom 27. Dezember d. J. bis zum 31. Januar 1894 zu überreichen. Bei der Ueberreichung sind 500 fl. für je eine zu beziehende Aktie, ferner die 5 % Zinsen vom 1. Januar 1893 bis zum Erlagstage zu bezahlen. Die neuen Aktien werden demnach schon an der heurigen Dividende partizipiren.

Die Lokalbahn Tyrnau-Lundenburg.

Die politische Begehung der Theilstrecke Tyrnau-Jablonicz sowie die der weiteren Strecke Jablonicz-Landesgrenze erfolgte im November dieses Jahres. Dem Bau dieser Bahn wird bald entgegengesehen, nachdem die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erklärt hat, gegen den Anschluss in Lundenburg keine Einwendung zu erheben. Sehr bedeutende Beträge für diese Bahn sind von den durch dieselbe berührten Städten Szenicz, Sasvár und Kun Szent Miklos und von der Sparkasse in Tyrnau gezeichnet worden.

Die konstituirende Generalversammlung der Lokalbahn Hidegkut-Tamási am 17. d. Mts.

In dieser Versammlung wurde das Anlagekapital mit 862 000 Kronen festgestellt und die Uebernahme dieser bereits in Betrieb gesetzten Bahn von den Konzessionären beschlossen, deren Rechte und Pflichten auf die Gesellschaft übergehen.

Konstituirende Generalversammlung der Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz am 18. d. Mts.

Diese Gesellschaft hat sich in Wien nach erfolgtem Nachweise der statutenmässigen Einzahlungen auf das Aktienkapital von 250 000 fl. konstituirt. Die Gesellschaft ist berechtigt, 4 % staatlich garantirte Prioritätsobligationen im Nominalwerthe von 750 000 fl. zu emittiren. Bei der Konstituirung wurden alle Rechte und Pflichten der bisherigen Konzessionäre übernommen und einerseits der Betriebsvertrag mit der Oesterreichischen Nordwestbahn und andererseits der Generalbauvertrag mit dem Bauunternehmer Baron Lazarini genehmigt. Die effektiven Baukosten dieser 25,5 km langen, im Berglande liegenden Lokalbahn, deren Bau bereits weit gediehen ist, wurden mit dem Betrage von 950 000 fl. festgestellt. Das Land Böhmen hat sich mit einer Subvention von 100 000 fl. betheiligt.

Erweiterung der Betriebsbefugnisse einer Station.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Station Engelhof der schmalspurigen Linie Lambach-Gmunden-Seebahnhof wird am 1. Januar 1894 auch für den allgemeinen Eil- und Frachtgutverkehr, somit für den Gesammtverkehr eröffnet.

Weihnachtsbescheerung bei den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Der Ferienkolonien-Verein der Bediensteten der Oesterreichischen Staatsbahnen veranstaltete im Beisein des Präsidenten von Bilinski eine überaus feierliche Weihnachtsbescheerung. 667 Kinder armer Bediensteter erhielten durch die Ehrenpräsidentin des Vereins Freiin von Bilinska je einen kompletten Anzug, Schuhe, Schreibrequisiten und Backwaaren. Nach der Bescheerung wurden die Kinder von dem Restaurateur des Westbahnhofs reichlich bewirthet.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der Staatsbankerott in Griechenland und Portugal, die Hetze gegen den Staatskredit in Serbien haben den Oesterreichischen Geldmarkt wenig berührt. Die vorurtheilsfreie Auffassung der finanziellen Lage Italiens und der durch die rasche Unterstützung seitens der Budapester Banken behobenen Schwierigkeiten der Klausenburger Geldinstitute bewirkten eine freundlichere Stimmung, mit welcher die Wiener Börse auch in das neue Jahr eintritt. Doch war das Geschäft wegen der Feiertage schwach. Für Bahnwerthe zeigte sich einige Bewegung. Kleine Avancen verzeichnen die Aktien der Nordbahn (2900), Staatsbahn (308), Südbahn (108,50) und der Lemberg-Czernowitzer Bahn (260,75); Böhmische Westbahn (376) und Nordwestbahn (217) bewährten sich zur vorwöchentlichen Notiz. Schwächer blieben Elbethalbahn (241,50) und Buschtěhrader Bahn (1135).

Aus Frankreich.

Nachtrags-Haushalt.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat im Nachtrags-Haushalt eine Summe von 9 377 243 Frcs. gefordert; davon sind 361 243 Frcs. zur Verbesserung der Seehäfen bestimmt. 256 000 Frcs. sind an das Departement der Charente infolge Einverleibung der Lokalbahn Barbezieux-Chateauneuf in das Netz von allgemeinem Interesse (Gesetz vom 21. Juni 1893) zu zahlen. 60 000 Frcs. sind der Restbetrag einer Beihilfe von 4 650 000 Frcs., welche der Medoc-Eisenbahngesellschaft durch Gesetz vom 22. Februar 1873 für die Vollendung der Linie Bordeaux le Verdon bewilligt wurden. 8 700 000 Frcs. sind der Mehrbetrag der Zinsvorschüsse an die Ost-, West-, Orléans-, Süd-, Mont Cenisbahn, an die wirthschaftlichen Bahnen, die Südfrankreichbahn und die Departementsbahngesellschaft für 1892 (für das Hauptnetz der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ist die Zinsengewähr durch Art. 71 des Finanzgesetzes vom 26. Juli 1893 besonders festgesetzt). Der Betrag der Zinsengewähr beläuft sich für die genannten Bahnen in runder Summe auf 76 214 000 Frcs.; es erschien hinreichend 85 % davon zu bewilligen, also 64 700 000 Frcs. Da durch das Finanzgesetz vom 28. April 1893 bereits 56 000 000 Frcs. bewilligt sind, so verbleiben für den Nachtrag 8 700 000 Frcs.

Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Aus der Betriebsrechnung dieser Gesellschaft für das Jahr 1884 hatte der Rechnungs-Prüfungsausschuss (commission de vérification des comptes) das Wittwengehalt für die Wittwe des ehemaligen Generalsekretärs, die Dienstwohnung des gegenwärtigen Generalsekretärs, besondere Entschädigungen für Versetzung in den Ruhestand und Ersparnissprämien für Bauten ausgeschieden, weil diese Ausgaben Handlungen der Freigebigkeit und nicht zweckmässig seien. Die Gesellschaft machte dagegen grundsätzlich geltend, dass es gar nicht Aufgabe des Rechnungsprüfungsausschusses sei, die Zweckmässigkeit der Ausgaben zu prüfen: er habe lediglich die Uebereinstimmung der Rechnung mit den Büchern und Belägen, die direkte Beziehung der Ausgaben zur Eisenbahn nebst Zubehör und die richtige Vertheilung der Ausgaben auf die Bau- und Betriebsrechnung zu prüfen. In zweiter Linie behauptete die Gesellschaft aber auch die Zweckmässigkeit der bestrittenen Ausgaben. Der Staatsrath, dem die Streitfrage zur Entscheidung vorgelegt wurde, hat die Zweckmässigkeit anerkannt, sich aber über die grundsätzliche Frage nicht ausgesprochen.

Der Pariser Seehafen.

Bereits am 25. Februar 1893 war der Kammer ein Gesetzentwurf, betreffend die Gemeinnützigkeitserklärung der Pariser Seehafenanlage, unterbreitet, aber nicht mehr zur Verhandlung gelangt. Eine Gruppe von etwa 40 Abgeordneten hat jetzt den Entwurf, nachdem er entsprechend den Wünschen des Generalraths der Brücken und Strassen sowie des Untersuchungsausschusses geändert ist, wieder aufgenommen und ihn am 2. Dezember d. J. bei der Kammer eingebracht. Von dem auf 150 000 000 Frcs. veranschlagten Anlagekapital sind angeblich 70 000 000 Frcs. vom Grossgewerbe, von den betheiligten Handelskammern und Departements gezeichnet.

Pariser Weltausstellung in 1900.

Der Vorbereitungsausschuss für die Weltausstellung hat unter Vorsitz des Handelsministers am 13. November d. J. beschlossen, die Weltausstellung wieder auf dem Marsfelde abzuhalten und die Regierung dringend aufzufordern, für eine schnelle Verbindung des Ausstellungsplatzes mit den verschiedenen Stadttheilen zu sorgen.

Die Eisenbahngesellschaften haben dem Generalkommissar der Weltausstellung, Generalinspektor Picard, eine Denkschrift überreicht, in der sie sich zu Gunsten der Ausstellung für folgende Eisenbahnbauten aussprechen: Verdoppelung der Auteuillinie, der Gürtelbahn zwischen Courcelles und Point du Jour und der Marsfeldlinie, Verlängerung der Marsfeldlinie bis zur Invalidenesplanade und theilweise Ausführung der Stadtbahn, und zwar sind am dringendsten die Strecke von der Invalidenesplanade nach Cluny und die Strecke vom Nordbahnhof nach Cluny unter Uebersetzung der Seine oberhalb des Weinmarktes und unter Herstellung von Anschlüssen an den Vincenner, Lyonner und Orléansbahnhof. In zweiter Linie kommen die Querlinie vom Bastillenplatz über die Oper und den Trokadero nach dem Marsfeld und die Strecke vom Nordbahnhof nach der Oper.

Bücherschau.

L'Etat et les voies ferrées d'intérêt local en Allemagne. (Der Staat und die Lokalbahnen in Deutschland) von Dr. jur. Joseph Penet — Verlag von F. Pichon in Paris, Soufflotstrasse No. 24. Der Verfasser beschäftigt sich zunächst mit der gesetzlichen Behandlung der Kleinbahnen vor 1892; er bezeichnet Bismarck und Maybach als die Schöpfer des Deutschen Eisenbahnnetzes, wirft ihnen aber vor, dass sie das Kleinbahnwesen nicht entwickelt hätten. Minister Thielen hätte deshalb versucht, durch das Gesetz vom 28. Juli 1892 diese Unterlassung wieder gut zu machen, bisher zeigten aber die Ergebnisse noch keine Verbesserung. Der Titel entspricht übrigens dem Inhalt insofern nicht recht, als es sich im wesentlichen um das Preussische Kleinbahnengesetz handelt.

Personalnachrichten.

1. Als nach den Neuwahlen des vergangenen Sommers die republikanische Partei verstärkt in die Kammer wieder einzog und demzufolge das Ministerium Dupuy mit einem ausgesprochen republikanischen Programm vor die Kammer trat, war für die drei Mitglieder der radikalen Partei, unter denen sich u. a. der Minister der öffentlichen Arbeiten Viette befand, kein Platz mehr im Kabinet und das Ministerium Dupuy reichte seine Entlassung ein. Nach langen Wehen gelang es dem Kammerpräsidenten Kasimir Périer ein Ministerium zur Welt zu bringen, in dem Jonnart das Ministerium der öffentlichen Arbeiten anvertraut wurde. Jonnart wurde am 27. Dezember 1857 zu Fléchin (Pas de Calais) geboren, war Kabinetschef des Algerischen Generalgouverneurs Tirman und später Mitglied des Ober-Kolonialraths. Bei den Wahlen von 1889 wurde er im zweiten Bezirk von Saint Omer als unabhängiger Republikaner gewählt und im vergangenen Sommer wiedergewählt; in der abgetretenen Kammer war er Mitglied des Zollausschusses und des Haushaltsausschusses.

2. Bei der Westbahn ist der Verkehrsdirektor (chef du service commercial) Direz am 1. Dezember in den Ruhestand getreten und durch seinen bisherigen Vertreter Berthelier ersetzt worden.

3. Bei der Nordbahn ist Soletti, Ober-Betriebsinspektor in Saint Quentin, zum General-Verkehrsinspektor in Paris; Bousigues, Assistent des Verkehrsdirektors, zum Oberinspektor in Laon; Moncomble, Oberinspektor der I. Abtheilung in Paris, zum Assistenten des Verkehrsdirektors; Pellarin, Oberinspektor-Stellvertreter, zum Oberinspektor in Saint Quentin; und Zimmermann, Bahnhofs-Oberinspektor in Paris, zum Oberinspektor der I. Abtheilung in Paris, ernannt worden.

Aus Asien.

Türkei.

Nach dem Bericht der Staatsschulden-Verwaltung sind im Jahre 1893 folgende Konzessionen ertheilt worden: am 1./13. Februar für die Linien Eskischehr-Konia (288 Meilen) und Angora-Kaisarie (256 Meilen), am 4./16. Februar für die Linie Allaschehr-Karahissar (155 Meilen) und am 22. Mai/3. Juni für die Linie Damaskus-Biredjik (380 Meilen). Für die letztgenannte Linie, die mit einer Einnahmegewähr von 12 500 Frcs. für 1 km verbunden ist, hat Jussuf Habib Mutran Effendi die Konzession erhalten und sie der Eisenbahngesellschaft Beirut-Damaskus-Hauran (132 Meilen — konzessionirt am 13./25. Juni 1891) übertragen. Die Gesellschaft hat infolge dessen beim Minister der öffentlichen Arbeiten die Genehmigung zu folgenden Satzungsänderungen nachgesucht: 1. Annahme des Namens „Société des chemins de fer ottomans de Syrie-Euphrate“, 2. Erhöhung des Grundkapitals von 10 auf 15 Millionen Francs, 3. Einsetzung von 3 Vizepräsidenten des Verwaltungsrathes statt eines.

Japan.

Die „Kiuschiu Tetsudo Kwaischa“ (Kiusiu-Eisenbahngesellschaft) wurde im Jahre 1888 gegründet, also zu einer Zeit, wo in ganz Japan die Aktiengesellschaften wie Pilze hervorsprosten. Der Kapitalverkehr war ebenso bedeutend wie derjenige der Unternehmungen, die Geschäfte machten sämmtlich den trügerischen Eindruck ausserordentlichen Gedeihens und die Spekulation zögerte nicht, sich aller neuen Unternehmen zu bemächtigen. Die Kiusiu-Eisenbahngesellschaft hatte sich ein sehr verführerisches Ziel gesteckt: Sie wollte eine grosse Linie von Modji über Kurume und Kumamoto nach Misumi herstellen und Zweigbahnen 1. von Tachiro über Saga und Arita nach Nagasaki und Sasebo, 2. von Udo nach Yatsushiro, 3. von Kokura nach Giodji entsenden, sodass sie ein Netz von 280 Englischen Meilen erhalten würde. Der Bau sollte 10 Jahre dauern. Von der Regierung wurde ein Direktor an die Spitze der Gesellschaft gestellt; dafür sicherte aber die Regierung den Antheilhabern einen Zins von 4 % während der Bauzeit zu und theilte mit Rücksicht hierauf das Netz in 13 Baustrecken ein.

Mit einem Grundkapital von 11 000 000 D. gebildet, hatte die Kiusiu-Eisenbahngesellschaft zahlreiche Wandlungen durchzumachen. Anfangs schien der Erfolg zweifellos, die Antheilscheine waren gesucht und auf allen Märkten in stetig steigender Nachfrage; bald aber bemerkte man, dass gewaltige Naturschwierigkeiten zu überwinden waren und als sich die Bauarbeiten verlangsamten, hörte das Vertrauen auf. Ein plötzlicher Umschlag trat ein besonders zu der Zeit, wo in ganz Japan dem übermässigen Vertrauen ein Misstrauen folgte, das selbst die sichersten Unternehmungen erschütterte. Auch die Kiusiu-Eisenbahngesellschaft hatte viel zu leiden; jetzt, wo man wieder Vertrauen zu fassen beginnt, ist das Uebel zum theil wieder gutgemacht.

Von dem Grundkapital im Nennwerth von 11 000 000 D. sind nur $^2/_3$ eingezahlt und die Länge der gebauten Eisenbahnen erreicht nur 136 Meilen. Die jährliche Verzinsung der im vollen Betriebe befindlichen Linien hat 5 % niemals überstiegen — ein winziger Zinssatz, wenn man bedenkt, dass in Japan unbedingt sichere Kapitalanlagen, Hypotheken usw. zu 8 % nur als Aushilfe betrachtet werden. In letzter Zeit ist die Verzinsung von 5 % sogar noch nicht einmal erreicht worden; das hatte aber in vollkommen zufälligen Ursachen (Wirbelstürmen, Seuchen, Ueberschwemmungen) seinen Grund. Der Personenverkehr liefert bisher den Haupttheil der Einnahmen der Gesellschaft, der Güterverkehr trägt nur etwa $^1/_4$ zur Gesammteinnahme bei. So lange nicht die verschiedenen Häfen der Insel Kiusiu mit der bestehenden Linie Kumamoto-Modji verbunden sind, wird sich kein befruchtender Waarenstrom auf die Linien der Gesellschaft ergiessen; die jetzige Linie müsste wenigstens bis Misumi, einem der Haupthäfen von Kiusiu, verlängert werden. Der Kohlenverkehr von den in gewissen Bezirken sehr ergiebigen Gruben vollzieht sich gegenwärtig auf dem Wasserwege, doch würde dieser Wettbewerb nicht zu fürchten sein, wenn das Netz vollendet wäre. Die bisherigen Betriebsergebnisse zeigt die folgende Uebersicht:

Betriebszeit	Personen		Güter	
	Anzahl	Einnahme D.	Tonnenzahl	Einnahme D.
Dezember 1889—März 1890	128 910	20 800	8 686	6 461
April—September 1890	224 689	33 105	17 173	10 213
Oktober 1890—März 1891	361 099	68 413	21 654	13 194
April-September 1891	725 932	157 802	22 667	26 078
Oktober 1891—März 1892	700 225	170 118	58 389	43 037
April—September 1892	614 679	156 566	—	38 963

Auf der Insel Kiusiu besteht ausserdem die „Tchiku hô Tetsudo Kwaischa“, deren Linie von Jizauba nach Wakamatsu (15,6 Meilen) führt und hauptsächlich den Kohlenverkehr in den Provinzen Tchikauzen und Buzen zu bewältigen hat.

Aus Afrika.

Algerien.

Am 30. Januar d. J. nahm die Handelskammer von Algier einen Bericht ihres Schriftführers an, in dem die gesetzgebenden Körperschaften und die Regierungsbehörden darauf aufmerksam gemacht wurden, dass die mittlere Provinz Algier bezüglich der Einbruchslinien von den Mittelmeerhäfen nach den Hochebenen des Atlas und nach der Südsahara erheblich hinter den Schwesterprovinzen Konstantine und Oran zurückstehe. Das Departement Konstantine besitzt die Linien: Philippeville-Biskra (326 km), Uled Rahmun-Aïn Beïda (93 km), Bona-Tebessa (235 km), Düvivier-Krubs (148 km), El Guerrah-Beni Mansur (256 km), Bugie-Beni Mansur (89 km) und Sukharras-Ghardimau (58 km), im ganzen 1 205 km. Das Departement Oran besitzt die Linien: Arzew-Aïn Sefra (454 km), Oran-Ras el Ma (178 km), Mostaganem-Tiaret (197 km), La Senia-Aïn Temuchent (70 km), La Tabia-Tlemcen (64 km) und Sainte Barbe du Tleat-Merdja (153 km), im ganzen 1 116 km. Das Departement Algier dagegen besitzt nur die Linien: Blidah-Berruaghia (84 km), Algier-Merdja (243 km), Maison Carrée-Beni Mansur (161 km) und Menerville-Tizi Uzu (53 km), zusammen 541 km. Konstantine hat also 664 km und Oran 575 km Eisenbahnen mehr als Algier; überdies steht die Verlängerung der Saharabahnen in Konstantine von Biskra bis Wargla (380 km) und in Oran von Aïn Sefra bis Djenien bu Rezg (85 km) in Aussicht.

Diese Verschiedenheit würde gerechtfertigt sein, wenn die östlichen und westlichen Einbruchslinien der mittleren überlegen wären; dies ist aber in keiner Beziehung der Fall. Schafzucht und Halfaausbeutung im Becken des Wed Djeddi und in den Dayas der Sahara, sowie der Handelsverkehr mit Myab, El Golea, Inifel und den Oasen der mittleren Sahara werden infolge der Eisenbahn einen schnellen Aufschwung nehmen. Auch wird die Ruhe der zahlreichen und mächtigen sesshaften und nomadisirenden Araberstämme gesichert, weil die mit Mund- und Kriegsvorrath reichlich versehene Festung Laghuat als Stützpunkt für kriegerische Unternehmungen die Vereinigung der östlichen und westlichen Stämme verhindern könnte. Die Handelskammer schloss sich demnach dem am 19. Oktober 1892 vom Generalrath von Algier gefassten Beschlusse an und sprach den Wunsch aus, dass die Eisenbahn Blidah-Berruaghia so bald als möglich bis Laghuat verlängert werde. In der Sitzung vom 12. April d. J. wurde darauf der Handelskammer die Antwort des Präfekten von Algier mitgetheilt; er weist darauf hin, dass durch Gesetz vom 31. Juli 1886 der Westalgerischen Eisenbahngesellschaft die Strecke Berruaghia-Boghari lediglich unter Vorbehalt der Gemeinnützigkeitserklärung konzessionirt worden ist und dass die Wegearbeiten auf der Nationalstrasse Algier-Laghuat jenseits Berruaghia den Zweck haben, den Bahnkörper der Linie, welche Laghuat bedienen soll, vorzubereiten.

Durch Rundschreiben des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 5. September 1892 wurden die Algerischen Eisenbahngesellschaften zu einer Erklärung aufgefordert, ob sie gegen die Anwendung der durch Ministerialerlass vom 26. April 1892 im Mutterlande eingeführten Nebengebühren nebst Ausnahmetarif Einwendungen zu machen hätten. Die Gesellschaften haben dies verneint und sich nur bezüglich des Eilgut-Ausnahmetarifs für kleine Frachtstücke, die einzeln weniger als 40 kg wiegen, besondere Sätze vorbehalten. Im Mutterlande betrugen diese vor Aufhebung der Steuer mit deren Einschluss 0,50 Frcs., in Algerien dagegen, wo die Steuer

niemals bestanden hat, auf der Linie Algier-Oran und der Westalgerischen Bahn 0,50 Frcs., auf den übrigen Linien 0,54 Francs. Der Generalinspektor des Staats-Aufsichtsdienstes ist mit dem Landes-Eisenbahnrath darüber einverstanden, dass es nicht billig sein würde, die Algerischen Bahnen zur Einführung der neuen niedrigen Eilguttarife des Mutterlandes zu veranlassen, dass aber alle den Einheitssatz von 0,50 Frs. annehmen sollten.

Nach dem für die Bahn Aïn Sefra-Djenien bu Rezg endgültig angenommenen Entwurf läuft die neue Linie zunächst ein kurzes Stück auf dem Geleise nach Arzew zurück, wendet sich dann ostwärts und durchzieht die Ebene in der Richtung auf Tiut zu; eine neue Wendung nach Südwesten bringt die Bahn an die Vorberge des Grossen Atlas, die sie in einem etwa 2 km langen Tunnel durchbricht, um das Thal des Wed Namus zu erreichen. Diesem folgt sie bis Moghar und benutzt dann zu ihrem Endpunkte eine Thalmulde, die südlich von Figig in das Thal des Susfana einmündet. Die Bauarbeiten der 15 km langen Anfangsstrecke von Aïn Sefra bis an die Vorberge des Grossen Atlas, die auf 700 000 Frcs. veranschlagt sind, wurden am 11. November d. J. in Oran vergeben. Da die Eröffnung dieser Strecke erst für 1895 in Aussicht genommen ist und dann erst der schwierigste Theil der Arbeiten beginnt, so darf man auf eine baldige Verwirklichung der Bahn nicht rechnen.

Durch Erlass vom 13. Oktober d. J. ist die Aenderung der Richtungslinie bezüglich der durch Erlass vom 16. Januar 1892 für gemeinnützig erklärten, im Departement Algier gelegenen Strassenbahnen Saint Eugène-Rovigo, El Affrun-Marengo und Algier-Coléa genehmigt worden.

Die im Departement Konstantine gelegene Strassenbahn Biskra-la Fontaine Chaude geht vom Bahnhof Biskra aus, führt durch die Stadt am Kasino vorbei und erreicht über Beni Mora die Mineralquellen von la Fontaine Chaude. Der Bau, welcher im Januar 1894 beendet sein soll, wird vom Ingenieur Isaac geleitet. Eine Verlängerung von la Fontaine Chaude über Buchagrum, Milila, El Amri und Faukolo bis zur Oase Tolga (50 km) ist für nächstes Jahr in Aussicht genommen.

Der Generalrath des Departements Konstantine hat folgende Lokal- und Strassenbahnlinien in Aussicht genommen: 1. Konstantine-Wed Athménia, 2. Châteaudun-Mechta El Arbi, 3. La Calle-Rum el Suk, 4. La Calle-Bona, 5. La Meskiana-Clairefontaine, 6. Aïn Mokra-Jemmapes, 7. Jemmapes-Saint Charles, 8. El Milia-Djidjelli.

Der Generalrath von Oran hat den Wunsch ausgesprochen, dass eine direkte Eisenbahnverbindung von Oran nach Arzew und Mostaganem hergestellt werde.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Einziehung eines Bahnüberganges. Entschädigungsanspruch?** Klägerin hat ein Geschäftslokal in der Königsstr. zu Halle a. S. und eine Fabrik am Canenaer Weg daselbst; als die Fabrik gebaut wurde, war der Uebergang über die den Weg kreuzende Magdeburg-Leipziger Eisenbahn frei und Klägerin hat diesen Uebergang zur Kommunikation zwischen ihren beiden Grundstücken mit Fuhrwerk benutzt. Seit dem Jahre 1887 ist der Weg, wo er den Bahnkörper überschreitet, für Fuhrwerke gesperrt, sodass Klägerin jetzt den Umweg durch die Delitzscherstrasse nehmen muss, um von einem Grundstück zum anderen zu gelangen. Sie fordert deshalb vom Eisenbahnfiskus Entschädigung. Damit ist sie abgewiesen; denn ein wohlerworbenes Recht darauf, dass der Weg und seine Kommunikationsverhältnisse fortbestehen, auch soweit der Weg das Grundstück der Klägerin nicht berührte, hatte sie nicht; namentlich stand ihr nicht eine Grundgerechtigkeit des Inhalts zu, dass sie den Weg nach beiden Richtungen zur Kommunikation zwischen dem Geschäftslokal und der Fabrik benutzte. Namentlich kann Klägerin auch nicht Schadensersatz dafür fordern, dass zufolge Einziehung des die Geleise kreuzenden Strassentheils das Einfahrtsthor hat nach der Delitzscher Strasse verlegt werden müssen. Durch die Abweisung der Klage sind weder § 75, Einl., noch § 31, I. 8 A. L.-R., noch Art. 9 der Preuss. Verfass.-Urkunde verletzt. (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 25. Januar 1892; Rep. 270/91; Bolze, Praxis des R.-G. Bd. XIV S. 6 f. Nr. 12.)

v. O. **Unfall beim Einladen in den Eisenbahnwagen.** Kläger musste als Wagenwärter der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahn, während der mit einer Minute Verspätung eingelaufene Eisenbahnzug fahrplanmässig anhielt, bei Einladung eines Schweines helfen. Hierbei sträubte sich das Schwein so sehr, dass Kläger hierdurch eine Muskelzerrung der rechten Schulter und des rechten Oberarmes erlitt, die in ihrem Verlaufe zu einer chronischen Schleimbeutelentzündung der rechten Schulter führte und die vollständige und immerwährende Arbeits- und Dienstunfähigkeit des Klägers zur Folge hatte. Eisenbahnfiskus wurde zum Ersatz des Schadens aus dem Haftpflichtgesetz verurtheilt und die Revision zurückgewiesen aus folgenden Gründen: „In dem klageabweisenden Urtheile des ersten Rechtszuges ist bemerkt, die dem Geschäfte des Klägers angewendete Eile käme nur in Betracht, wenn sie durch die besonderen Gefahren des Eisenbahnverkehrs veranlasst worden wäre; dass eine solche Eile vorhanden gewesen, habe aber Kläger selbst nicht behauptet. Dieser Anschauung stellt das Berufungsgericht in der angefochtenen Ausführung die richtige in einer Reihe reichsgerichtlicher Entscheidungen unzweideutig zum Ausdruck gelangte Ansicht entgegen, dass nach Lage des Falles die mit dem Eisenbahnbetriebe überhaupt verbundene Präzision und Eile des Handelns, welche in concreto noch in besonders hohem Maasse erforderlich gewesen sei, die Unterstellung des dem Kläger zugestossenen Unfalls unter § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes rechtfertigen. Das Berufungsgericht geht hierbei von der richtigen Ansicht aus, dass § 1 des Haftpflichtgesetzes nicht ausschliesslich auf solche Gefahren berechnet sei, welche nur dem Eisenbahnbetriebe eigen sind, bei anderen Betrieben in gleicher Weise nicht vorkommen können." (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 29. Februar 1892; Rep. 307/91; Bolze, Praxis des R.-G. Bd. XIV S. 131 Nr. 224.)

---

v. O. **„Höhere Gewalt" darf vom Frachtführer dann nicht eingewendet werden, wenn er zwar den Eintritt des schädigenden Ereignisses nicht abwehren konnte, wohl aber die schädlichen Folgen und letzteres schuldbar unterliess.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die dem Frachtführer obliegende äusserste Sorgfalt für die Bewahrung des ihm anvertrauten Gutes, welche in seiner verschärften Haftung Ausdruck findet, wird durch den Eintritt eines als höhere Gewalt zu betrachtenden Ereignisses, das in seinen Folgen das Frachtgut zu beschädigen droht, oder bereits zu beschädigen begonnen hat, nicht aufgehoben. Vielmehr ist in solchem Falle die Sorgfalt nach der Richtung zu bewahren, dass die schädlichen Folgen des Ereignisses nach Möglichkeit abzuwenden sind und hierdurch der Umfang des seiner Entstehung nach unabwendbaren Schadens auf das möglichst geringe Maass zu beschränken ist. Es gereicht deshalb dem Frachtführer zum Verschulden, wenn er nach Eintritt des Ereignisses oder, wenn dieses unbemerkt erfolgt ist, nach dem Hervortreten der Folgen diejenigen Maassregeln verabsäumt, welche zur Beschränkung des dem Frachtgute drohenden Schadens dienen können und sich den äusseren Umständen nach als möglich darbieten." — Art. 395 d. Hand.-G.-B. — Erk. des I. Civilsenats des Reichsgerichts vom 17. Dezember 1892; Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. X S. 36 flg.)

---

v. O. **Begriff der „höheren Gewalt". Normen für die Bemessung der Entschädigung nach Maassgabe der Erwerbsverhältnisse des Verletzten.** Aus den Entscheidungsgründen: „Dass das Verschulden eines Dritten an sich die Haftung nicht ausschliesst, ist allgemein anerkannt, nicht minder, dass Handlungen Dritter unter den Begriff der „höheren Gewalt" fallen können. Die Befreiung von der Haftung aus dem Gesichtspunkte der „höheren Gewalt" setzt aber voraus, dass es auch bei den zweckmässigsten Einrichtungen nicht möglich gewesen, den Eintritt des in Frage stehenden zufälligen Ereignisses oder dessen Folgen abzuwenden. Eingeräumt wird auch, dass für die Frage der Anwendbarkeit nur solche Mittel in Betracht kommen können, deren Anwendung überhaupt möglich ist, ohne den wirthschaftlichen Erfolg des Unternehmens vollständig auszuschliessen. Das Haftpflichtgesetz gewährt Entschädigung für entgangenen Gewinn, soweit derselbe in Vermögensnachtheilen aus der verminderten oder verlorenen Erwerbsfähigkeit besteht. Bei der Bemessung der Entschädigung bilden zunächst die Erwerbsverhältnisse des Verletzten zur Zeit der Beschädigung den Ausgangspunkt für die Höhe des Ersatzanspruchs. Nicht minder ist anerkannt, dass eine günstigere Gestaltung der Erwerbsverhältnisse nicht vermuthet wird, sondern vom Kläger dargethan werden muss und dass zu der Abnahme und Berücksichtigung solcher blosse Wahrscheinlichkeit nicht genügt." (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 1. Dezember 1892; Jurist. Wochenschr. 1893, S. 93.)

Bücherschau.

Die Mitteleuropäischen Eisenbahnen und das internationale Recht. Internationalrechtliche Studien und Beiträge von Dr. W. Kaufmann, Gerichtsassessor. Leipzig, Verlag von Duncker & Humblot. 1893.

Die internationale Entwickelung des Eisenbahnwesens und die mit derselben vor sich gehende Umgestaltung der

wirthschaftlichen Verhältnisse führt fortwährend zu neuen internationalen Rechtsbildungen, welche von den überkommenen internationalrechtlichen Vorstellungen abweichen und in neuen Rechtsformen ihren rechtlichen Ausdruck suchen. — Der Verfasser will, wie er im Vorwort zu den vorliegenden Abhandlungen bemerkt, Beiträge zur Klärung dieser internationalrechtlichen Probleme liefern.

Die Abhandlung, welche sachgemäss eingeleitet wird mit Aufstellung einer Parallele zwischen dem internationalen Stromrecht und dem internationalen Eisenbahnrecht, zerfällt in einen allgemeinen Theil (S. 11—161), in welchem der internationale Charakter der Eisenbahnen und die aus demselben entstandenen Organisationen usw. in rechtsphilosophischer Weise nach einem streng gegliederten System (unter I, II A—D, III, IV A 1—5, B—I 1—11, K, V—XIII), zu welchem manchem Leser das nöthige Verständniss fehlen möchte, ausführlich entwickelt wird.

Der zweite Theil, die „Besonderen Ausführungen", bewegen sich im Gegensatz zu dem 1. Theil auf ganz realem Boden, denn in demselben werden auf S. 165—289, was man nach dem Titel des Werks kaum erwarten kann, die Entstehung und Entwickelung sowie die Institutionen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ausführlich dargestellt. Auf Grund eines eingehenden Studiums der Statuten, Uebereinkommen, Reglements und der Protokolle der Generalversammlungen und der Mittheilungen in der Zeitung des Vereins gibt hier der Verfasser ein recht anschauliches Bild von der Bedeutung und der Thätigkeit desselben. Hierin liegt u. E. der Hauptwerth der Abhandlung, und wird dieser zweite Theil des Werks das volle Interesse unserer Leser finden.

Compass, Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn 1894. Herausgegeben von S. Heller. 27. Jahrgang. Wien. Verlag von Alfred Hölder. Ohne irgend eine Einschränkung des Stoffes und Umfangs (1 200 Seiten) ist es dem Herausgeber gelungen pro 1894 die mühevolle Arbeit seines altbewährten finanziellen Jahrbuchs um 2 Monate früher — noch vor Schluss des laufenden Jahres fertig zu stellen trotz der Schwierigkeit, die nöthigen Unterlagen von all den im Compass abgehandelten Gesellschaften rechtzeitig zu erlangen. Es ist das als eine ganz besondere Leistung anzuerkennen, um so mehr als die geschäftliche Thätigkeit der Industriegesellschaften und auch der Verkehrsanstalten im vorliegenden Jahrgang noch ausführlicher zur Darstellung gebracht ist, als in früheren Jahrgängen. Die Mittheilungen über die Verkehrsanstalten (Personalnotizen, Bahngebiet, Konzessionsdaten, Gesellschaftskapitel, Anleihen, Betriebsergebnisse, Bilanz etc. betreffend) umfassen nicht weniger als 236 Seiten des Werks.

Handbuch für Strassenbahnkunde von Dr Karl Hilse, Strassenbahnsyndikus und Rechtslehrer. 2. Band, 3. Lieferung: Strassenbahn-Betriebslehre. Verlag von R. Oldenbourg, München und Leipzig. 1893.

Mit dieser Lieferung hat das Hilse'sche Handbuch, dessen Plan wir beim Erscheinen der ersten Lieferung (Jahrgang 1891, S. 711) ausführlich mittheilten, und dessen weitere Lieferungen wir wiederholt anerkennend besprachen, seinen Abschluss gefunden. Dem Werk ist es zustatten gekommen, dass bei der Bearbeitung des 2. Bandes desselben das Preussische Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 mit den Ausführungsanweisungen, soweit sie für die Politik, die Wirthschaft und Betriebslehre Bedeutung haben, noch Berücksichtigung finden konnte.

Die vorliegende Schlusslieferung beschäftigt sich eingehend (S. 449—621) mit der Strassenbahn-Betriebslehre (1. Verkehrsgesetz, 2. Betriebsgesetz, 3. richtige Verwendung der Mittel: a) Ausnutzung des Schienenweges, der Wagen und Pferde, b) des Personals; 4. zweckmässige Betriebsmaassregeln, 5. allgemeine Verhaltungsmaassregeln). Auch das vorliegende Heft zeichnet sich durch klare und übersichtliche Darstellung des behandelten Stoffes aus.

Die Rechtsurkunden der Oesterreichischen Eisenbahnen. Sammlung der die Oesterreichischen Eisenbahnen betreffenden Spezialgesetze, Konzessions- und sonstigen Rechtsurkunden. Von Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, K. K. Ministerial-Vicesekretär, und Dr. August Weeber, K. K. Ministerialkonzipist. In etwa 15 Heften à 8 Bogen Inhalt. Preis jedes Heftes 1,20 fl. = 2,25 ℳ. 14.—15. Heft. A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig.

Dieses Werk, auf dessen frühere Hefte wir bereits mehrfach hinwiesen, stellt sich die Aufgabe, sämmtliche die einzelnen Oesterreichischen Eisenbahnen betreffenden grundlegenden Gesetze, Konzessionsurkunden, Protokolle, Ministerialerlässe usw., soweit dieselben zur Zeit seines Erscheinens noch in Geltung sind, in möglichster Vollständigkeit mit ihrem authentischen Texte wörtlich zum Abdrucke zu bringen. Ausserdem sind durch zahlreiche Anmerkungen dort, wo es zur Erläuterung einzelner Bestimmungen erforderlich erscheint, Mittheilungen historischen Inhalts, sowie auch Daten über sonst bemerkenswerthe thatsächliche Verhältnisse in gedrängter Kürze beigefügt worden. Was die Anordnung des Stoffes betrifft, so werden zuerst die K. K. Staatsbahnen, hierauf die gemeinsamen Oesterreichisch-Ungarischen, dann die älteren Oesterreichischen Privateisenbahnen und zuletzt die selbstständigen Lokalbahnen behandelt werden.

Mit dem vorliegenden 14. und 15. Heft, welche die Rechtsurkunden der Oesterreichischen Privatbahnen, nordwestliche Gruppe (Böhmische Nordbahn, Oesterreichische Nordwestbahn, Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer, sowie die der Böhmischen Kommerzialbahnen) enthält, ist das Werk noch nicht abgeschlossen.

Prüfungsordnung für die mittleren und unteren Beamten der Staatseisenbahnverwaltung nebst Bestimmungen über die Annahme von Civilsupernumeraren für den Staatseisenbahndienst. 4. Auflage. Berlin 1894. C. Heymann's Verlag. Ladenpreis 1 ℳ.

Die Broschüre enthält auf 68 Seiten einen Abdruck der mittelst Erlasses des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 26. März 1887 publizirten Prüfungsordnung für die mittleren und unteren Beamten der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung (für Bahnwärter, Bremser, Nachtwächter und Portiers, Telegraphisten, Maschinenwärter, Bahnmeister, Stationsassistenten, Kanzlisten und Werkstättenvorsteher) mit den Abänderungen, welche durch späteren Erlass angeordnet wurden. Den Schluss bilden (S. 69—73) die Bestimmungen über die Annahme von Civilsupernumeraren, welche durch Ministerialerlass vom 23. März 1887 angeordnet und durch Erlass vom 28. Januar 1892 abgeändert worden sind. — Dass diese Ausgabe der Prüfungsbestimmungen den Bedürfnissen entspricht, ersieht man daraus, dass dieselbe bereits in 4. Auflage erscheint.

Album de Statistique graphique de 1892. Ministère des travaux publics. Imprimerie nationale 1892.

Das von uns öfter besprochene ebenso lehrreiche als trefflich ausgestattete Werk, welches im laufenden Jahre in seiner 13. Auflage erschienen ist, enthält 24 Tafeln. Auf Tafel 1—3 wird der Verkehr der Französischen Eisenbahnen und Wasserstrassen im Jahre 1890 bildlich dargestellt. Tafel 4 gibt eine bildliche Darstellung des Verkehrs der Französischen Lokalbahnen für die 10 Jahre 1880/89. Tafel 5—19 enthält eine umfassende bildliche Darstellung des Personenverkehrs in Frankreich und in den übrigen Staaten Europas nach Klassen und Tarifsätzen, Verkehr und Einnahmen in den Jahren 1866—1889. Der Einfluss der Tarifermässigungen ist auf Tafel 19 für Belgien (1860—1890), England (1854—1890) und Ungarn (August 1889/90) dargestellt. — Die 5 letzten Tafeln des Werkes betreffen den Verkehr der Französischen Wasserstrassen. — Wir behalten uns vor, aus dem lehrreichen Werk einige der wichtigsten Notizen demnächst mitzutheilen.

L. David, Rathgeber für Anfänger im Photographiren. Mit 65 Holzschnitten und 2 Tafeln. Zweite Auflage. Verlag von W. Knapp in Halle. 1893. Die populär geschriebene kleine Schrift bezweckt, den Anfänger ohne viele Umschweife in die Praxis der Photographie einzuführen und ihm die Hilfsmittel zum selbständigen Arbeiten an die Hand zu geben.

Verwaltungsbereich der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen 1894. Photographie und Druck von Paul Herrmann, Dresden. Maassstab 1 : 550 000.

Diese in Buntdruck trefflich ausgeführte, das Sächsische Eisenbahngebiet mit seinen sämmtlichen Linien und Stationen darstellende und mit umfassenden statistischen Notizen ausgestattete Karte liegt uns in neuer Ausgabe pro 1894 vor.

Personalnachrichten.

Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen.

Der Geheime Regierungsrath und vortragende Rath bei dem Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen Wackerzapp ist zum Geheimen Ober-Regierungsrath ernannt worden.

Briefkasten.

Mit Zustimmung des Herrn Wiechel, Betriebsinspektor der Sächsischen Staatsbahnen, theilen wir Ihnen mit, dass die in Nr. 98 S. 995 fg. d. Ztg. mit der Ueberschrift „Staats- und Privatbahnen" abgedruckte, G. unterschriebene Entgegnung von Herrn Wiechel verfasst ist. Die Redaktion.



06-13 BIG




UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 073259522